ОТ «КАЛИНЫ» ДО «S-КЛАССА» **ПОБЕДИТЕЛИ ГРАН-ПРИ** ➔ 200

№1 (991) ЯНВАРЬ 2014

За рулем

WWW.ZR.RU

ОЛИМПИЙСКИЙ СОЧИ ЕХАТЬ ИЛИ НЕ ЕХАТЬ? ➔ 156

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 14001

➔ 30
НОВЫЙ QASHQAI
УЗНАЙТЕ ГЛАВНОЕ

➔ 86 ТЕСТ НОМЕРА:

RANGE ROVER SPORT\ MERCEDES-BENZ ML\ BMW X5\ PORSCHE CAYENNE

➔ 212
TOP SECRET
МОДЕЛИ БЛИЗКОГО ЗАВТРА

ЧУДО-ПРЕМЬЕРЫ **ТОКИО И ЛОС-АНДЖЕЛЕС** ➔ 14
ДИЗЕЛЬНОЕ МОРОЖЕНОЕ ИЩЕМ ТОПЛИВО ПО СЕЗОНУ ➔ 102



ТРИНАДЦАТЬ – К УДАЧЕ

Вас было 45 428. Столько анкет мы приняли в рамках Гран-при «За рулем». Тринадцать Пегасов ждали своих обладателей – и вы проголосовали за тринадцать лучших автомобилей. Они представлены в отчете в конце номера.

Но это далеко не вся информация, которую редакция получает в ходе Гран-при. Не просто «кто стал лучшим», а – почему выбрали именно его. А также – на чем ездит наш читатель, что собирается купить, как выбирает себе автомобиль и т. д.

Например – кто самый лояльный к марке? Оказалось, владельцы «Субару»: 63% из них планируют в будущем (далеком или близком) купить тоже «Субару». На втором месте «Шкода» (58%), далее «Тойота» (57%), БМВ (48%), «Мерседес-Бенц» (46%), «Фольксваген» (45%). Самые ярые диссиденты – у ГАЗа и «Дэу»: только 8% владельцев решаются на вторую попытку.

Удовлетворены ли вы своим нынешним автомобилем? «Да», – сказали 94% хозяев «Октавии». 91% доволен своим «Дастером»; столько же у «Киа-Сид». Далее плотной группой идут обладатели «астр», «крузов», «лансеров», «солярисов»... Замыкают список хозяева «лад». Довольны своей «Ладой» от 34 до 44%, в зависимости от модели.

При этом машины АВТОВАЗа составляют без малого треть читательского автопарка! С большим отрывом на втором месте «Шевроле», на третьем – «Рено». Всего же у вас 69% иномарок и, соответственно, 31% отечественных (в традиционном понимании) машин.

Самый важный, как мне кажется, вопрос: каким будет ваш следующий автомобиль? Новую иномарку планируют купить 56% опрошенных. Но какую же, какую? – в нетерпении спросят производители. «Киа-Рио», ответят 7% потенциальных клиентов. «Шкоду-Октавия», возразят 11% читателей. Чуть больше встанут в очередь за «Дастером» – 11,6%. Но больше всего хотят «Шевроле-Круз» – 11,7%.

Как все-таки правильно мы подобрали призы! Информация о том, кому достанутся три «круза», – в следующем номере, а сейчас – открывайте страницу 200 и читайте, кто вашей волей получил Золотых Пегасов!.

Антон Чуйкин,
главный редактор

СОДЕРЖАНИЕ № 01, 2014

АКТУАЛЬНО

КРУПНЫМ ПЛАНОМ 3
Тринадцать – к удаче

БУДЬ ЗДОРОВ... 8
Хотим отменить медсправку

НОВОСТИ 10

ПРЕМЬЕРЫ

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ 14
Исследуем премьеры салонов в Лос-Анджелесе и Токио

ГИБРИДНЫЙ ПЕРЕЦ 24
Электризуемся в родстере «Порше-918 Спайдер»

ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ 30
Чем нас радует «Кашкай» нового поколения

С КОНФУЦИЕМ – НА ВСЕХ ПАРУСАХ 32
«Лифан» стремительно расширяет гамму

ДРАЙВ НЕРУКОТВОРНЫЙ 36
«Инфинити-Q50» ведем по проводам



ВКУСНО И ПОЛЕЗНО 40
Что потеряла обновленная «Шкода-Йети»

ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ОБОЛОЧКА 42
Ищем преимущества в дизельном «Рено-Кангу»

«МОНЦА» В РУКАВЕ 44
Зачем «Опелю» концепт-кары

БЕГОМ ПО СТУПЕНЬКАМ 48
Опробуем «Рейндж-Ровер Эвок» с передовым автоматом

СВЯЗНОЙ 50
Определяем место в жизни для «Форда-Транзит Коннект»



ПОЧТИ КАК ДОМА 54
Дивимся на тягач «Интернешнл-Простар»



ПОЛ-ЛИТРА НА БРАТА 58
Учимся экономить на «фольксвагенах» – XL1 и «Твин ап!»



ПАЛКИ В КОЛЕОСА 61
Что французы сделали с «Рено-Колеос»

НА ГРАНИ СОБЛАЗНА 62
Находим преимущества в новой версии «Вольво-V40 Кросс Кантри»

ХОТ-НЕ-ХЭТЧ 64
К чему «Ауди-S3» получил кузов седан

КИТАЙСКАЯ МАТЕМАТИКА 66
Считаем новинки компании FAW

АЛЬФА-САМКА 70
Чем нас привлекла «Альфа Ромео-4С»



КОРОТКО

НОВОСТИ 78

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 82

НА ГРЕБНЕ МОДЫ 83

ВСТРЕТИМСЯ ЗАВТРА 84
Все новинки 2014 года

ТЕСТЫ

МОГУЧАЯ КУЧКА 86
Испытываем БМВ-Х5, «Мерседес-Бенц ML», «Порше-Кайен», «Рейндж-Ровер Спорт» на дорогах и бездорожье

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

70 «Альфа Ромео-4С»
64 «Ауди-S3»
118 БМВ-328i xDrive
86 БМВ-Х5
62 «Вольво-V40 Кросс Кантри»
54 «Интернешнл-Простар»*
36 «Инфинити-Q50»
118 «Кадиллак-ATS»
184 «Лада-Гранта»
107 «Лада-Калина»
32 «Лифан-720»
32 «Лифан-820»
32 «Лифан-Х50»
86 «Мерседес-Бенц ML»
30 «Ниссан-Кашкай»
44 «Опель-Монца»



86 «Порше-Кайен»
24 «Порше-918 Спайдер»
48 «Рейндж-Ровер Эвок»
86 «Рейндж-Ровер Спорт»
160 «Рено-Дастер»
42 «Рено-Кангу»*
61 «Рено-Колеос»
179 «Ситроен-С5»
195 «Фольксваген-Кэдди»*
58 «Фольксваген-Твин ап!»
58 «Фольксваген-XL1»
50 «Форд-Транзит Коннект»*
50 «Форд-Турнео Коннект»*
107 «Шевроле-Камаро»
186 «Шевроле-Круз»
40 «Шкода-Йети»
146 «Шкода-110R»
66 «FAW-Бестурн Х80»
66 «FAW-Олей»

*Грузовик.

ДЕД МОРОЗ И ЛЕТО 102
Устраиваем рейд за зимней соляркой
СПАСЕНИЕ ЗАМЕРЗАЮЩИХ 104
Лечим дизель от проблемного топлива
КОЛЕНКАМИ НАЗАД 107
Как «Калина» с «Камаро» потягалась
ПЛАСТИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ 110
Удаляем загрязнения с пластиковых деталей
ПОДАЙТЕ НА ПИТАНИЕ 112
Замораживаем пусковые провода
РУКА РУКУ МОЕТ 116
Чистим руки без воды
ОБЫГРАТЬ БАВАРИЮ? 118
Чем «Кадиллак-ATS» сильнее БМВ-328i xDrive

КОРОТКО

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ 126
Учимся правильно держать баранку
ИДИТЕ В БАНЮ 127
Где дешевле помыть машину
НОВЫЕ ТОВАРЫ 128
ДАС ИСТ ОСАГО 130
Обязательное страхование за рубежом
НОВОСТИ ДИЛЕРОВ 131
ГОНОЧНЫЕ НОВОСТИ 132

ЖИЗНЬ

РЕВАНШ ЗА ФОРМУЛУ-1 134
Парад участников Гонки звезд «За рулем»
КАПИТАНЫ ОЧЕВИДНОСТЬ 136
Представляем чемпионов мира 2013 года
ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ 140
Путешествуем по Индии
БОГЕМСКАЯ РАПСОДИЯ 146
Вспоминаем «Шкоду-110R»
НАСОЧИНЯЛИ 152
Критикуем законодательные инициативы
ВАРЯГИ И РАКЕТЫ 154
Бу Андерссон идет править АВТОВАЗом
ЗАПРЕТНЫЙ ГОРОД 156
Едем на Олимпиаду
ЗАСУДИТЬ «РОССИЮ» 159
Приструним нерадивого страховщика
ЦЕНА ПРИВИЛЕГИИ 160
Выберем комплектацию «Дастера»
МАЛЕНЬКАЯ ЛОШАДКА 164
Ищем авто с минимальным налогом
ЛЮБИМЦЫ КОМПАКТ-КЛАССА 166
Определим падение стоимости
ЛИЧНОЕ ДЕЛО 168
Где взять инструменты в аренду
САЖА И ЛАЖА 170
Как не угробить дизель
ЖЕЛЕЗНАЯ ЛОГИКА 174
Куда поехать править кузов
НАШ ГАРАЖ 178
Представляем автопарк редакции
ОТ КРУАССАНОВ НЕ ТОЛСТЕЮТ 179
«Ситроен-С5» в парке ЗР
УДАР ПО КАРМАНУ 184
«Лада-Гранта» в парке ЗР
УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОСЛИК 186
Что взять – «Шевроле-Круз» или «Опель-Астра»

КОРОТКО

ПОДЛИВАЕМ МАСЛА 188
Задаем вопросы корифеям нефтехимии
РЕЗИНОВАЯ ГРАМОТА 190
Расшифровываем надписи на покрышках
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 192
ЧЕМПИОН ПО ШАШКАМ 194
Конкурс знатоков-технарей
ФОРУМ 196
Отвечаем на вопросы читателей
РЕМОНТ И СЕРВИС 197
Советы юриста
ЗАПАС ХОДА 198
Ставим запаску на «Фольксвагене-Кэдди»

ПЛЮС

ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ 2014 ГОДА 200
Подводим итоги Гран-при «За рулем»
TOP SECRET 212
Раскрываем тайны новинок до официальной премьеры



БУДЬ ЗДОРОВ...

Игорь Моржаретто идет против новой инициативы Минздрава.

В конце года Министерство здравоохранения выступило с двумя законодательными инициативами. Во-первых, обязать водителей возить с собой действующую медицинскую справку и предъявлять ее сотруднику ГИБДД при проверке документов. Во-вторых, разработать процедуру прекращения действия прав на некоторое время при выявлении у водителя ряда заболеваний, а если болезнь входит в список противопоказаний к управлению ТС, то и навсегда!

К счастью, это всего лишь предложения и, похоже, законом им никогда не стать. Даже руководители ГАИ выразили недоумение. Зачем придумывать лишние бумаги, которые должен возить с собой водитель, если у нас наконец-то победила современная тенденция сокращать количество документов? Даже вместо паспорта с пропиской через пару лет начнут выдавать пластиковую карточку.

Вторая идея еще более странная, особенно если вспомнить, что и сейчас суд может лишить водительского удостоверения ввиду ухудшения состояния здоровья. А ведь еще три года назад правительство поручило Минздраву создать электронную базу данных о больных людях, которым противопоказан руль (алкоголики, наркоманы, психически нездоровые), а также о выданных медсправках. Доступ к этой базе должны были иметь сотрудники ГИБДД, ответственные за выдачу удостоверений. Только базы такой нет и, говорят, не будет в обозримом будущем.

А зачем, вообще говоря, нужна медицинская справка? Формально – чтобы знать, может ли человек управлять автомобилем без риска для себя и окружающих. Для этого по приказу министра здравоохранения (№ 281н от 28.09.2010 года) будущий водитель должен обойти шесть врачей (хирург, окулист, терапевт, нарколог, отоларинголог и невролог) и принести справки из двух диспансеров – психоневрологического и наркологического, что не состоит на учете. После чего он получит документ на фирменном бланке, защищенном голограммой по уровню В; эта бумага будет зарегистрирована в особом журнале.

Чиновники уверяют, что такую справку невозможно подделать. Да только смысла фальсифицировать ее нет. Право выдачи имеют самые разные заведения, и, конкурируя между собой, они делают процедуру максимально быстрой и простой для клиента. Забейте в Интернете фразу «купить медицинскую справку для водителя» – получите тысячи предложений. В столице, к примеру, такая справка стоит 1500–2500 рублей, еще двести придется заплатить курьеру за доставку, если вам недосуг идти на прием лично. Я наткнулся даже вот на такую интересную услугу: «Если вы покупаете в нашей поликлинике пять справок, то шестую мы выпишем вам бесплатно»...

А теперь позвольте вопрос: какой вообще прок от такой справки? Даже если она выдана с полным соблюдением всех правил, срок ее действия – пять лет. За это время всякое может произойти. Увы, едва ли не каждый может вспомнить случай, когда за считаные месяцы знакомый здоровяк буквально сгорал от болезни. Человека порой уже нет на этом свете, а справка, свидетельствующая, что он здоров, – действует!

В большинстве стран Европы медсправок для получения водительского удостоверения не требуют. В Германии при поступлении в автошколу предъявляют лишь результаты теста зрения, который легко сделать у врача или даже в магазине «Оптика» за 3 минуты и примерно 7 евро. Традиционные медсправки, причем в упрощенном виде, сохранились лишь в странах, которые входили в СССР. Так, в Эстонии справку бесплатно выдаст семейный врач; ее можно получить и в любой поликлинике (терапевт + окулист = 20 евро). В Грузии первые три вопроса теоретического экзамена представляют собой тесты претендента на зрение, дальтонизм и реакцию.

Журнал «За рулем» предлагает: дорогие читатели, поддержите наше требование отменить медицинскую справку для водителей, как бессмысленную. Сбор подписей мы будем проводить на нашем сайте www.zr.ru. Надеемся в течение нескольких месяцев собрать достаточно большое количество ваших подписей, чтобы потом обратиться с этой инициативой к правительству.

Долой ненужную бумажку! ЗР

700 с лишним материалов вышло на страницах ЗР за 12 месяцев прошлого года. Отыскать нужную статью поможет оглавление, доступное в электронной версии декабрьского номера. Его вы найдете на сайте www.zr.ru в разделе «Архив». Кстати, там собраны все подшивки ЗР с 1928 года.



500 «лад» ежегодно готовы закупать власти Никарагуа для службы такси. За океаном проявляют интерес также к грузовым КамАЗам, автобусам ПАЗ и КАвЗ.

АВТО МЕСЯЦА



ЗАМАХНУТЬСЯ НА СВЯТОЕ

В сегменте больших седанов становится всё теснее. За немецкими лидерами изо всех сил тянутся японцы, а на пороге уже новые конкуренты – почувствовавшие свою силу корейцы. В полной предрассудков и комплексов России их флагманы – «Хёндэ-Эквус» и «Киа-Кворис» – обречены быть редкими гостями. Однако производителя это не смущает, и вскоре у нас появится чуть более демократичный «Хёндэ-Генезис» нового поколения.

В разнообразии выбора силовых агрегатов «корейцы» почти не уступают «европейцам»: три «шестерки» – объемом 3,0, 3,3 и 3,8 л, а также 5-литровый V8. Самый скромный мотор развивает 257 л.с. Эту цифру перед отправкой к нашим дилерам наверняка подправят ради более выгодной налоговой ставки. Остальным двигателям никакие ухищрения не помогут: за 282, 315 и 425 «лошадей» придется платить по полной программе. С самой мощной «восьмеркой» «Генезис» недосягаем для иных спорткаров, уходя на вторую сотню через 5,4 с после старта. Все моторы работают в паре с 8-ступенчатым автоматом. Как опция доступна полноприводная трансмиссия HTRAC с двумя режимами работы: в автоматическом электроника будет распределять тягу в зависимости от дорожных условий и других факторов, в спортивном придаст автомобилю повадки заднеприводного.

По оснащенности умными системами и оборудованием «Генезис» едва ли уступает конкурентам. Климат-контроль даже снабжен датчиком уровня CO_2 в салоне. Если его концентрация слишком велика (это может вызвать сонливость), электроника сама проветрит машину.

Цены на новинку пока не объявлены. Предполагаем, они окажутся все же ниже, чем у соперников с более громкими именами.



КОГО БИТЬ БУДЕМ?



«Ауди-А6»
от 1 704 000 руб. (2,0 TFSI, 180 л.с.); полный привод – от 1 988 000 руб. (2,8 TFSI quattro, 204 л.с.).



БМВ 5-й серии
от 1 825 000 руб. (520i, 184 л.с.); полный привод – от 2 255 000 руб. (525d xDrive, 218 л.с.).



«Мерседес-Бенц» Е-класса
от 1 890 000 руб. (E 200, 184 л.с.); полный привод – от 2 320 000 руб. (E 250 CDI 4MATIC, 204 л.с.).



«Лексус-GS»
от 1 688 000 руб. (GS250, 209 л.с.); полный привод – от 2 224 000 руб. (GS350 AWD, 317 л.с.).

38 рублей будет стоить литр А95 к концу 2014 года. На пару-тройку рублей дешевле обойдется 92-й. Подорожание, по мнению президента Союза нефтепромышленников России Геннадия Шмаля, связано с динамикой мировых цен на нефть и новыми российскими налогами.



3 года не придется тратиться на топливо американским покупателям водородного «Хёндэ-Туссан» (в России – ix35). Ежемесячный лизинговый платеж в размере 499 долларов включает неограниченное количество заправок.

ВЫПИЛ – В ТЮРЬМУ

Госдума подготовила окончательный вариант законопроекта об уголовной ответственности за езду в пьяном виде. Тем, кто в течение года дважды сядет за руль нетрезвым, будет грозить до двух лет лишения свободы. Закон резко ужесточает наказание для виновников «пьяных» ДТП со смертельным исходом: если погиб один человек – от двух до семи лет лишения свободы, если погибших два или более – от четырех до девяти лет. Вводится уголовная статья за повторную (в течение года) езду в пьяном виде и повторный отказ от медосвидетельствования. Основные пункты закона вступят в силу с 1 июля 2014 года.



накачу до двух!



не прячьте ваши денежки

ОПЯТЬ ПОДОРОЖАНИЕ

Государство планирует компенсировать заводам расходы на выпуск автомобилей экологических классов Евро-4 и Евро-5. На самом деле эти средства призваны возместить потери от уплаты утилизационного сбора. Воспользоваться компенсацией смогут все производители, которые работают в режиме промсборки. Правда, деньги поступят не раньше апреля, а утилизационный сбор придется платить уже с 1 января, причем немалый. Например, «лады» могут подорожать на 26,8 тыс. рублей. Еще хуже с коммерческими автомобилями. Базовая ставка сбора для них в несколько раз выше, поэтому стоимость «Газели» может вырасти почти на четверть!

Возможно, часть потерь дилеры и производители компенсируют из своих прибылей – и тогда подорожание не будет столь существенным. Но все же всплеску покупательской активности это не поспособствует. Тем более что в январе заканчивается и госпрограмма по льготному автокредитованию.

1 января управление компанией «Пежо-Ситроен» перейдет к Карлосу Таваресу. 55-летний топ-менеджер с 2011 года возглавлял «Рено», посвятив работе в этом концерне более 25 лет. Его прочили в преемники Карлосу Гону, однако босс альянса «Рено-Ниссан» не спешит отдавать власть.



700 000 машин собрал в России концерн «Фольксваген». Юбилейным стал седан «Поло». В ближайшие пять лет производитель инвестирует в нашу страну 1,2 млрд евро на развитие производства.

ТРИ БРИЛЛИАНТА





Обкатать новый дизайн компания «Мицубиси» решила с размахом, показав на автосалоне в Токио сразу три концепт-кара.

Яркий «Мицубиси-AR» **[1]** – вариация на тему очередного поколения минивэна «Делика». Здесь ограничились так называемой микрогибридной технологией: экономить топливо бензиновому трехцилиндровому турбомотору мощностью 136 л.с. помогает только система «старт-стоп».

«Мицубиси-XR PHEV» **[2]** имеет шансы стать серийным ASX. Правда, силовую установку по пути к конвейеру наверняка заменят. Под капот спрятали 1,1-литровый мотор с турбонаддувом, электродвигатель и подзаряжаемую от внешней сети батарею. Привод только на переднюю ось.

«Мицубиси-GC PHEV» **[3]** – так может выглядеть «Паджеро» в очередной инкарнации. «Гранд Крузер» (GC – Grand Cruiser) окажется заметно больше нынешней модели, которой уже пошел 14-й год. Говорят, что под капотом концепта 3-литровый V6, совмещенный с 8-ступенчатым автоматом и продвинутым полным приводом. Не обошлось и без гибридных технологий: чтобы не лишиться помощи электромоторов на тяжелом бездорожье, установили батарею внушительной емкости.



ПРЕВОСХОДНАЯ СТЕПЕНЬ

О возможностях топовой версии «Мерседеса» S-класса лучше всего говорят цифры. Седан S65 AMG приводит в движение 6-литровый бензиновый V12 с двойным турбонаддувом, чьи 630 «лошадей» и 1000 Н·м крутящего момента выводят машину на вторую сотню через 4,3 с после старта. Максимальная скорость по традиции ограничена 250 км/ч, что сильно ниже истинного потенциала автомобиля. Двигатель, отвечающий перспективным нормам Евро-6, претендует на звание самого экономичного среди 12-цилиндровых. Средний расход топлива всего 11,9 л/100 км. Ради экономичности инженеры не забыли оснастить дорожного монстра системой «старт-стоп». Специалисты AMG поколдовали над алгоритмами 7-ступенчатого автомата и подвески «Мэджик боди контрол», – и, не потеряв в комфорте, S65 обрел повадки спорткара. Разумеется, с поправкой на массу автомобиля.



ВСЁ БЛИЖЕ К СЕРИИ

Через полтора года концепт «Тойота-FCV» с силовой установкой на топливных элементах встанет на конвейер. На запасе водорода в двух баллонах владелец проедет до 500 км, выбрасывая в атмосферу чистый водяной пар. При этом машина может сама служить источником энергии, питая не колеса, а домашнюю электросеть.

Среднестатистическому японскому дому топлива «Тойоты-FCV» хватит на неделю.



1 ПРЕМЬЕРЫ

ГИБРИДНЫЙ ПЕРЕЦ 24
«Порше-918» – удовольствие для немногих

ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ 30
«Кашкай 2» принял эстафету

С КОНФУЦИЕМ – НА ВСЕХ ПАРУСАХ 32
«Лифан» представляет новинки

ДРАЙВ НЕРУКОТВОРНЫЙ ... 36
Самоуправляемый «Инфинити-Q50»

ВКУСНО И ПОЛЕЗНО 40
Обновленная «Шкода-Йети»

ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ОБОЛОЧКА 42
«Рено-Кангу» с дизелем

«МОНЦА» В РУКАВЕ 44
«Опель» строит планы и концепты

БЕГОМ ПО СТУПЕНЬКАМ 48
Автомат «Рейндж-Ровера» считает до 9

СВЯЗНОЙ 50
«Форд-Транзит Коннект», «Турнео Коннект»

ПОЧТИ КАК ДОМА 54
Тягач «Интернешнл-Простар»

ПОЛ-ЛИТРА НА БРАТА 58
«Фольксваген-XL1» и «Твин ап!» – диета для гибрида

ПАЛКИ В КОЛЕОСА 61
«Рено-Колеос» – удачный рестайлинг

НА ГРАНИ СОБЛАЗНА 62
Чем подкупил «Вольво-V40 Кросс Кантри»

ХОТ-НЕ-ХЭТЧ 64
«Ауди-S3» получил кузов седан

КИТАЙСКАЯ МАТЕМАТИКА .. 66
FAW рвется в лидеры

АЛЬФА-САМКА 70
Бескомпромиссная «Альфа Ромео-4С»



ЗА РАМКИ! 15, 24, 36, 40, 58, 66, 70

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ,

В этом году автосалоны в Лос-Анджелесе и Токио проходили синхронно, практически в одни и те же дни. И тоже одновременно из редакции в противоположные стороны отправились двое сотрудников: **Максим Сачков** полетел на запад, а **Дмитрий Федоров** – на восток. Каждый привез собственные впечатления об автомобильных выставках и новинках.

ЛОС-АНДЖЕЛЕС

Глобализация наступает. С каждым годом американские автошоу все меньше удивляют местным колоритом и все больше напоминают автосалоны, проходящие в Европе. С одной стороны, жалко, что уходит самобытность, с другой – растет количество новинок из числа глобальных моделей: европейских, американских, японских, которые повышают рейтинг выставки, привлекая дополнительное внимание и журналистов, и посетителей.

В подтверждение глобализации три яркие премьеры сыграли в Лос-Анджелесе «Ягуар», «Мини» и «Порше», а одновременно эти модели показали и в Токио. Пусть не с такой помпой, как в Калифорнии, но все-таки с упоминанием о мировом показе. И не исключено, что «Форд-Эдж», который во втором поколении станет глобальной моделью, отметит рестайлинг не в Нью-Йорке или Детройте, а во Франкфурте или Женеве.

ЗР! +20 фото
Инструкция на странице 11

БЕРЕГ ПРАВЫЙ

Экологические нормы в Калифорнии – из самых строгих. Сюда везут больше всего экоавтомобилей не только на показ, но и на продажу. Поэтому выставка в Лос-Анджелесе славится обилием электромобилей, гибридов и прочих «зеленых» моделей. На сей раз даже некоторые японские фирмы, невзирая на одновременно проходивший в Токио домашний салон, отдали предпочтение американскому шоу. Так, например, «Хонда» привезла в Америку автомобиль на топливных элементах FCEV. Свою первую гибридную версию тут показала «Мазда» (ЗР, 2013, № 12), а «Тойота» посвятила немалую часть стенда электромобилям и гибридам.

ТОКИО

– Помню, как к нам обратились спасатели с зараженной Фуксусимы: просили прислать нашего робота-андроида Асимо для работы на опасных участках, куда человека отправлять опасно. А нам пришлось ответить, что Асимо не предназначен для функционирования в условиях радиации. Этот отказ стал величайшим разочарованием для наших инженеров, которые не могли помочь своими разработками людям, оказавшимся в опаснейших условиях. – Айк Фумихико, председатель правления «Хонды», не скрывал своих эмоций перед журналистами на традиционном мероприятии Ассоциации японских автопроизводителей перед открытием Токийского автосалона. – Но мы не сдались. Мы привлекли к сотрудничеству Токийскую электрическую компанию и Национальный институт передовых технологий. Через три месяца мы сделали робота, способного работать внутри поврежденной АЭС.

Губительное цунами, катастрофа Фукусимы – события марта 2011 года еще долго не будут забыты в Японии. Но сейчас, когда большинство проблем уже преодолено, японская нация и автомобилестроители в том числе по праву гордятся своей внутренней силой. Она позволила восстановить разрушенные коммуникации и вернуть производство на прежний уровень в минимальные сроки.

Асимо, готовый действовать в условиях радиации, не единственный пример использования потенциала японской автопромышленности в нестандартной ситуации. Электромобили «Ниссан-Лиф» давали свет лагерям беженцев и служили оперативными машинами в тех местах, где не осталось запасов бензина. Да и вообще, судя по экспонатам последнего автошоу, японским фирмам уже наскучило заниматься лишь автомобилями в традиционном смысле. Теперь они изобретают абсолютно новые средства транспорта.



Как вам такая «Хонда»? Мобильный девайс UNI-CUB предназначен для закрытых помещений и управляется наклоном тела.

Европейцы все чаще играют громкие премьеры на американских автосалонах. Вполне логично, ведь для многих из них США – рынок № 1.

«ЯГУАР F-ТИП КУПЕ»

Британское купе представили широкой публике накануне открытия автосалона в Лос-Анджелесе. Причем с таким размахом, будто это новая модель, а не закрытая версия уже существующей. Впрочем, задатки у нее неплохие. Крыша только добавила привлекательности и без того элегантному британскому автомобилю. Легкий алюминиевый кузов наделен рекордной для нынешних «ягуаров» жесткостью на кручение – 33 000 Н·м/град. Солидности добавляют адаптивная подвеска, активный задний дифференциал, карбонокерамические тормоза (опция для версии R). А мощность двигателя даже у базовой модификации – как у конкурентов в топовой: начинается с 340 сил. У модели S – 380 л.с., а максимально заряженная R выдает 550 л.с.



«МИНИ»

Ну и что в нем нового? Только поставив рядом старый и новый автомобили, можно найти различия, если, конечно, вы не фанат «Мини». И сразу не так красочно выглядят рассказы про то, что скрыто под кузовом, – про новую переднеприводную платформу (она станет основой не только для «Мини», но и для БМВ 1-й серии), высокотехнологичные трех- и четырехцилиндровые наддувные моторы, полностью переработанную подвеску. Куда заметнее отличия в салоне. Он стал менее оригинальным и воздушным, зато более удобным. Например, управление стеклоподъемниками переехало с центральной консоли на дверь. И спидометр теперь прямо перед глазами – пускай банально, зато косоглазие не разовьется. Впрочем, и оригинальных вещей хватает. Да и места внутри вытянувшегося на 98 мм кузова и базы, удлиненной на 28 мм, стало больше: просторнее на задних сиденьях и в багажнике (211 л).

«ПОРШЕ-МАКАН»

Маленький «Кайен», «Каджун»… нет, все-таки «Макан». Давно обещанный компактный кроссовер «Порше» наконец-то представили в Лос-Анджелесе. Сидя за рулем, ощущаешь себя как в легковушке. Выглядит «Макан» очень привлекательно, да и ехать с такими именем и технической начинкой тоже должен задорно. Под капотом наддувный V6: 258-сильный дизель либо бензиновый мотор объемом 3,0 л (340 л.с., версия S) или 3,6 л (400 л.с., версия «Турбо»). В базовой комплектации – полный привод с электронно-управляемой муфтой, 7-ступенчатая коробка PDK с двумя сцеплениями, задняя дверь с электроприводом.



Дозаказать можно что душе угодно – от пневмоподвески (впервые в классе) до адаптивной системы управления дальним светом. У нас «Макан» появится в апреле. Цена версии S начинается с 2 550 000 рублей, «Турбо» – с 3 690 000 рублей.



НЕЧТО

В Токио им отдали целый зал: крохотные, максимум двухместные машинки на электроприводе – последний тренд японской идеи транспортации. Здесь вполне серьезно считают, что именно так должен выглядеть автомобиль будущего: когда от самой машины в привычном понимании остаются в лучшем случае колёса.

«ТОЙОТА-COM», «НИССАН-НЬЮ МОБИЛИТИ», «ХОНДА MC-B»

Вот сразу три примера этой тенденции от трех ведущих фирм. Правда, «Тойота» (крайняя слева) предлагает свое семейство COM несколько опосредованно – через подразделение «Тойота ауто партс», которое занимается непрофильной продукцией. Зато уже сейчас можно выбирать из трех разновидностей с запасом хода 50 км и максимальной скоростью 60 км/ч: одноместной, коммерческой с увеличенным багажником и «роскошной» двухместной. Последняя даже оснащена дверьми, в то время как для других версий предлагается максимум мягкий полог. «Ниссан-Нью Мобилити» (второй слева) – не что иное, как тот самый «Рено-Твизи». Но способ использования этой машины японцы предлагают довольно любопытный. Она должна стать основой новой транспортной концепции: подобные электромобильчики будут служить – на прокатной основе – средством доставки людей из пригородов к железнодорожным станциям. Пробное внедрение такой схемы планируется в Иокогаме. А крайняя справа – разработка «Хонды»: модель MC-b пока тоже опытная, но с самого начала двухместная и с возможностью последующего оснащения системами автоматической парковки и «спаривания» с идущим впереди автомобилем. Кто сказал, что автомобильный минимализм и примитивизм – это одно и то же?



«ЯМАХА-МОТИВ»

Третья по масштабам японская мотофирма, если не считать конструирования моторов для спортивных машин (самые яркие примеры – «Тойота-2000GT» и «Форд-Таурус SHO»), пока особо не проявила себя на автомобильном рынке. Но все может поменяться – с помощью знаменитого Гордона Марри, отца знаменитого суперкара «Мак-Ларен F1», и его микрокара «Мотив», сделанного в размерах «Смарта». На опытной модели отрабатывается технология подсборки сэндвич-панелей, которые, по уверению Марри, позволят сократить размеры цеха для сборки автомобиля на 80%. А еще «Мотив» должен стать новым словом в мире микрокаров: независимая подвеска всех колес выведет его на новый уровень управляемости в классе. В дополнение к электрической обещают бензиновую версию. Сдержат ли слово, узнаем в 2016 году, когда «Ямаха» запустит модель в производство.

«ТОЙОТА-FV2»

Капсула под индексом FV2 меняет направление движения, ускоряется и замедляется, следуя движениям тела человека – руля и педалей у нее нет. Оценив водительские навыки ездока, она может самостоятельно изменить маршрут: для продвинутого драйвера выберет дорожку поизвилистее, ну а для новичка что-нибудь попроще. Панели кузова – на самом деле жидкокристаллические экраны, которые могут менять цвет, скажем, под наряд наездника.



В МИРЕ КРОССОВЕРОВ

Рынок полноприводных машин растет и развивается, что прекрасно отразила экспозиция в Лос-Анджелесе. Открываются новые классы, поначалу чисто домашние модели отправляются в большой мир, и никого уже не смущает шильдик престижной марки на полноприводнике компактного размера.



«ФОЛЬКСВАГЕН-КРОССБЛЮ КУПЕ»

Концепт пятиместного полноприводного купе-кроссовера засветился в Шанхае полгода назад, а в Лос-Анджелес привезли автомобиль с более земными характеристиками. Конструкция гибридной трансмиссии осталась прежней: бензиновый 295-сильный V6 TSI и по электродвигателю на каждую ось. Суммарные 415 «лошадок» разгоняют 4,9-метровое купе до сотни за 6 секунд. Расход топлива в смешанном цикле нынешнего «Кроссблю» вырос до 3,3 л/100 км, а общий запас хода снизился до 917 км (на электротяге – всего 21 км). «Фольксваген» до сих пор не раскрывает, пойдет ли этот автомобиль в серию.



«ЛИНКОЛЬН-МКС»

В люксовом варианте «Форда-Эскейп» (у нас он называется «Куга») интерьер побогаче, оборудование подороже, двигатели помощнее. Вооружение «американца» – два бензиновых турбомотора: объемом 2,0 л (240 л.с.) и 2,3 л (275 л.с.). Трансмиссия полноприводная, электроника отвечает за распределение тяги между передней и задней осями. Она же регулирует жесткость подвески в зависимости от дорожной ситуации. Обводами кузова и многими деталями интерьера МКС напоминает базовую модель. Но встречаются оригинальные и очень занятные штрихи – например, кнопочное переключение режимов автомата.

«ФОРД-ЭДЖ»

В отличие от предшественника, «Эдж» нового поколения станет глобальной моделью: это означает продажи не только в США, но и на других рынках – например, в Европе. Судя по проработке внешности и интерьера, серийной версии ждать не больше года. Новый «Эдж» построен на платформе «Мондео». Предложат как полноприводные версии, так и машины с приводом на передние колеса. В моторной гамме бензиновые двигатели «Экобуст» и дизели, рассматривается вариант с гибридной силовой установкой. В дополнение к неотъемлемому нынче набору электронных ассистентов предложат автоматический парковщик, который ставит автомобиль на стоянку без участия человека.



ВЗРЫВ МОЗГА

Токийский автосалон всегда славился сумасшедшими шоу-карами. Даже европейские фирмы, стараясь выглядеть не хуже местных, время от времени готовили к этому мотор-шоу нечто головоломное. В нынешнем году феерии было меньше – кризис как-никак. Но кое-что любопытное все же привезли.



«НИССАН-БЛЕЙДГЛАЙДЕР»

Вот он, прототип самого необычного спорткара будущего. Недаром «Ниссан» даже выставлял машину схожей компоновки на «24 часа Ле-Мана». Правда, без особого успеха. Теоретически зауженная передняя колея и расширенная задняя должны способствовать быстроте реакций авто в поворотах. Водитель сидит по центру, сзади и по бокам от него два пассажирских места. Что касается энерговооруженности, то электрический «Блейдглайдер» должен стартовать на уровне гоночного «Ниссана-Лиф RC», разгоняясь до 100 км/ч за 6,5 секунды. Правда, максималка ограничена всего 150 км/ч – ради экономии заряда литиево-ионных батарей.

«СУЗУКИ ИКС-ЛЕНДЕР»

Никогда бы не подумал, что в основе то ли багги, то ли чего-то еще лежит шасси крохотного вседорожника «Сузуки-Джимни» с неразрезными мостами. Но так и есть – «Икс-Лендер» (намек на соперничество с «Ленд-Ровером Фрилендер»?) предназначен любителям внедорожного экстрима. Видеокамеры, размещенные спереди и по бокам на уровне колес, транслируют картинки на экраны по краям приборной панели. Наверное, для того, чтобы сделать более наглядным тот ужас, в который вы заехали.



«ДАЙХАТСУ-FC ДЕК»

Только не подумайте, что перед вами громадный седельный тягач. «FC Дек» не выше человеческого роста. Просто в Японии любят выдавать маленькие машины за большие, и наоборот. Вот и этот перспективный грузовичок на электричестве, вырабатываемом топливными элементами, старается казаться великаном, хотя рассчитан лишь на развозную работу.



ОТВЕТ ТОКИО

Эти модели вполне логично смотрелись бы на стендах японского салона, но их припасли для Лос-Анджелеса, поскольку именно американский рынок считается наиболее перспективным для них.



«ХОНДА-FCEV»

Развитие водородной темы представила «Хонда» на примере модели на топливных элементах FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle). Производители грозят, что через два года автомобиль пойдет в серию. Кстати, помимо США и Японии FCEV планируют поставлять и в Европу. Все элементы силовой установки у новинки, в отличие от предшественницы «FCX Клэрити», расположены под капотом, что позволило скомпоновать удобный и просторный салон. Кроме того, топливные ячейки стали компактнее на треть и более чем на 60% мощнее. Запас хода около 500 км, а заправка занимает не более трех минут. И при этом нулевые выбросы. Берегитесь, конкуренты!

«СУБАРУ-ЛЕГАСИ»

Интересно, яркий и оригинальный прототип «Легаси» следующего поколения тоже до конвейера растеряет всю внешнюю привлекательность? Кстати, смену поколений обещают уже через год, а ведь нынешней модели нет и пяти лет. Судя по габаритам автомобиля на стенде, будущее поколение располнеет, хотя вряд ли дорастет до размеров концепта: при сравнимой высоте разница в длину почти 200 мм и 160 мм – в ширину. Модель получит фирменный симметричный полный привод. За безопасностью будет следить набор ассистентов из пакета EyeSight, а настройками автомобиля и мультимедиа можно управлять через смартфон или планшет.



«СУБАРУ-WRX»

Стендисты стягивают покрывало и… После интересного, неожиданного смелого и яркого концепта серийная модель выглядит блекло. Но начинка вкусная, ведь от базовой «Импрезы» заряженная версия отличается существенно. Оппозитный 2-литровый турбомотор развивает 270 л.с., он работает в паре с 6-ступенчатой механикой или (на моей памяти впервые!) вариатором «Спорт Линеартроник». В первом случае тяга в полноприводной трансмиссии распределяется между осями поровну, а во втором – в соотношении 45:55. До сотни WRX разгоняется за 5,4 секунды, модификация с вариатором проигрывает около секунды. Салон стал просторнее, дороже отделочные материалы и оборудование – например, установлена высококлассная аудиосистема «Харман/Кардон».

БЛИЖЕ К ТЕЛУ

Перейдем к токийским концептам, чьи перспективы более-менее понятны. По крайней мере, из них когда-нибудь могут вырасти серийные машины.



«НИССАН-IDx ФРИФЛОУ», «IDx НИСМО»

Молодежные купе по мотивам спортивных «датсунов» 1960-х выполнены по классической схеме, – говорят, два опытных образца даже построили на заднеприводном шасси давно снятого с производства купе «Сильвия» 1999 года. Какие у них будут двигатели, если они пойдут в серию, пока непонятно, но явно с наддувом. А вот упоминание о вариаторе в трансмиссии спортивной машины как-то напрягает. Может, все же лучше оставить механику? Представленные на выставке две разновидности отличаются друг от друга адресатами. Золотисто-бежевый «IDx Фрифлоу» предлагается оценить любителям стиля – у него даже сиденья обиты джинсовой тканью. А вот «IDx Нисмо» – для тех, кому ходовые качества куда важнее внешности.



«ТОЙОТА-JPN ТАКСИ»

Вот уж не думал, что японцы недовольны своими такси. Да, угловатые «седрики» и «крауны» выпускаются без изменений третий десяток лет, однако их своеобразие ничем не уступает харизме лондонских кэбов. Но все же сами японцы думают иначе, поэтому «Тойота» и приготовила концепт-кар «JPN Такси» по образу и подобию английских машин. Хотя кое-что и поменяли в концепции: добавили сдвижную дверь со стороны тротуара (который на Японских островах – слева), не забыли о приличном багажнике и о новейших технологиях. В кабине водителя взамен приборов, таксометра и прочих аксессуаров – три съемных планшета, которые водитель, передавая смену, может забрать с собой.

«СУБАРУ-КРОСС СПОРТ»

Его предназначение зашифровано в названии. Если сейчас так популярны разнообразные псевдовседорожники на базе обычных универсалов вроде «Субару-Аутбек», то почему бы не сделать нечто подобное из спортивного купе? Видимо, так рассуждали в «Субару», когда из купе BRZ решили выпестовать трехдверный универсал да еще наградить его увеличенным клиренсом и пластиковой защитой по кругу. Пока это концепт-кар, но что будет дальше – кто знает?



СИЛЬНЫЕ МИРА

Спортивные модели. На самом деле этот термин давно устарел. Ну какие, скажите, скоростные машины можно сделать из высоких кроссоверов?! Но ведь строят же. И продают.

«НИССАН-ДЖУК НИСМО RS»

Японский рецепт горячего блюда из кроссовера. Внешне «Джук» в заряженной версии «Нисмо RS» отличают оригинальные бамперы, пластиковые накладки на порогах, задний диффузор. Из 200-сильного 1,6-литрового двигателя в «Нисмо» выжали 217 «лошадей», перекалибровав блок управления и поменяв выпускную систему (в варианте с автоматом – 213 л.с.). Под стать характеру мотора с непосредственным впрыском и турбонаддувом подобрали передаточные числа в 6-ступенчатой механической коробке, а также поколдовали с подвеской. В салоне – сиденья «Рекаро», кожа, замша, алюминий. Какие еще возможны варианты, узнаем уже в этом году, когда RS поступит в продажу.





«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ GLA 45 AMG»

Сегмент компактных кроссоверов неумолимо расширяется, и не только новыми моделями, но и заряженными модификациями. Версия GLA AMG пока концепт, но очень близкий к серии. Машина настроена по классическим канонам – дополнительный обвес и аэродинамические элементы, доработанная подвеска и рулевое управление, огромные колеса (21 дюйм, и это в младшем классе!). И конечно, мощный двигатель – 2-литровый бензиновый турбо с завидной для ближайших конкурентов мощностью 360 л.с. Агрегат породнили с 7-ступенчатым роботом «AMG Спидшифт» и полноприводной трансмиссией «Фирматик». Потому и характеристики соответствующие: 5 секунд до сотни, а ограничение максимальной скорости установлено на 250 км/ч.



«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ ВИЖН GT»

А этому спорткару вообще не светят ни дороги общего пользования, ни гоночные трассы. Его сотворили для виртуальной реальности, а точнее, для гоночного симулятора «Гран Туризмо 6» на игровой приставке «Сони плейстейшн». Существование в реальном мире ограничится полноразмерным макетом из углепластика, который показали публике в Лос-Анджелесе. Даже чарующим звуком 5,5-литрового V8 мощностью 585 л.с. от модели S63 AMG можно наслаждаться только через колонки. Любопытно, что его дыхание вырывается через восемь (!) сопел, расположенных под задним антикрылом.

ЗАВТРА – В ЯПОНИИ, ПОСЛЕЗАВТРА...

Ну и наконец, серийные или почти серийные машины с Японских островов. На самом деле в Токио рыночных премьер было заметно больше, чем представлено на этой странице. Но мы рассудили так: лучше не морочить вам голову бесчисленными микрокарами и минивэнами, которые нигде за пределами родной страны не объявятся, а подробно рассмотреть автомобили действительно любопытные или с реальным экспортным потенциалом.

«ЛЕКСУС-RC»

Взяв за образец немецкий подход, когда седан и купе одной и той же модели не имеют ни единой общей панели, «Лексус» сделал двухдверный RC. Базой для него послужил седан IS, что сразу видно по идентичности передней части салона. За одним исключением: здесь больше нет дурацкого управления мультимедиа аналогом компьютерной мыши, взамен – тачпад. Силовых установок для модели планируется две – чисто бензиновая 3,5-литровая «шестерка» и 2,5-литровый четырехцилиндровый двигатель в паре с гибридной системой.



«ХОНДА-ВЕЗЕЛ»

Компактный кроссовер уже продается в Японии. От прямого конкурента «Ниссану-Джук», конечно, ожидали более смелого дизайна, но в японской фирме не стали рисковать и сделали машину усредненной внешности, которая зато может понравиться всем и каждому. На домашнем рынке новинка предлагается с 1,5-литровым бензиновым двигателем в обычной и гибридной версиях, шасси основано на платформе хэтчбека «Джаз» последнего поколения. Европейские и российские продажи (возможно, под названием CR-U) ожидаются не ранее конца года.



«СУБАРУ-ЛЕВОРГ»

Несмотря на незнакомое название, это возрождение уже подзабытой «Импрезы» с кузовом универсал. Пока модель с новыми наддувными оппозитниками на 1,6 и 2,0 л и клиноцепным вариатором будет продаваться исключительно в Японии. Ну а дальше... Кто его знает, может, и до России доберется.

«ДАЙХАТСУ-КОУПЕН»

Модель первого поколения выпускалась с 2002 года и запомнилась как первый родстер такого размера, накрытый полноценной жесткой крышей с механизмом складывания. Новая версия добавила еще одну фишку: наружные пластиковые панели кузова легкосъемные. Заехав к дилеру, можно запросто поменять цвет или даже стиль автомобиля, добавив внедорожного антуража.



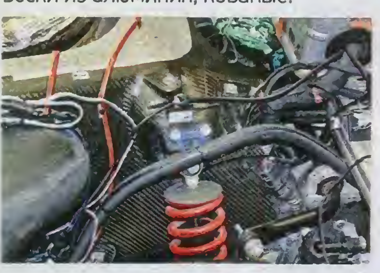
> Гибрид от «Порше» способен перековать в поклонника самого ярого критика электродвигателей в автомобиле.

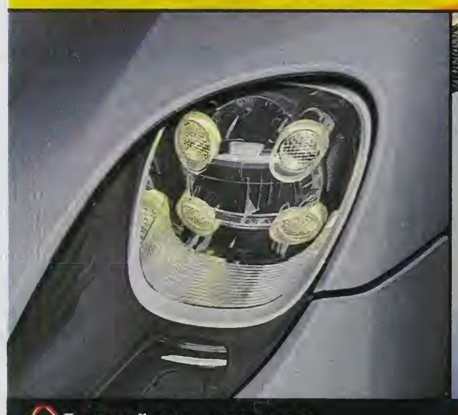
Активная аэродинамика – визитная карточка суперкаров «Порше». В зависимости от скорости и режима движения автоматически регулируется высота подъема и наклон заднего антикрыла, а в днище меняют положение воздушные заслонки, отвечающие за граунд-эффект.



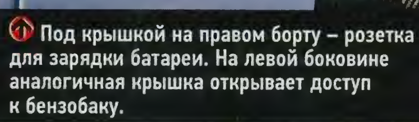
ВМЕСТО НЕСУЩЕГО КУЗОВА

Три мотора плюс литиево-ионная батарея – солидное отягощение. Однако 918-й весит всего 1674 кг (сопоставимо с авто среднего класса). За счет чего? Его кузов не из металла. Основа – углепластиковые монокок и модуль для крепления агрегатов. Например, верхняя опора амортизатора крепится болтами прямо к модулю. Разумеется, в углепластик в нужном месте вживлены закладные элементы с резьбой. Наружные панели, формирующие внешний облик, тоже углепластиковые. Все рычаги подвески из алюминия, кованые.





Головной свет – полностью светодиодные фары. Потребляемая мощность – 18 Вт в экономичном режиме и 25 Вт в гоночном.



Под крышкой на правом борту – розетка для зарядки батареи. На левой боковине аналогичная крышка открывает доступ к бензобаку.

передач… Да вы взгляните на фото – сразу видно. Так, с посадкой разобрался. Теперь надо вспомнить последовательность режимов, в которых предстоит ехать. Покрутив кольцо их переключения, немного успокоился. А тут и старт.

Трогаюсь только на электротяге, тихо, как привидение. Очень быстрое привидение, надо сказать. Пожирать только аккумулятор «Порше» может сравнительно недолго, но разгоняется весьма интенсивно вплоть до 150 км/ч. Первый поворот, второй. Вспоминаю инструктаж: здесь надо переключиться в режим «гибрид». Поворот кольца – забасил двигатель. Какой дивный звук! Это не визг формульного мотора и не заунывный зуд малолитражки. Так ласкают слух только бензиновые атмосферники большого литража с высоким уровнем форсировки. Поворот, другой. Какие перегрузки! И как нагло штурмовать виражи позволяет этот «Порше». Щелчок, перешел на гибридно-спортивную программу, а тут и старт-финишная прямая. Газ в пол!

Мама! Желудок прилип к позвоночнику. Бешеное ускорение. Стрелка спидометра ушла за отметку «200». Насколько далеко, смотреть уже некогда – прямая скоро закончится. Пора тормозить, но инструктор и не думает зажигать стоп-сигналы. Послушно держу газ – ему виднее. И вот, когда, по моему мнению, трогать педаль уже поздно, подана команда сбросить ход. Давлю на тормоз. Мозг подпирает лобовую кость изнутри – замедление феноменальное. Подобные ощущения испытывал на пассажирском месте в болиде гоночной серии ДТМ.

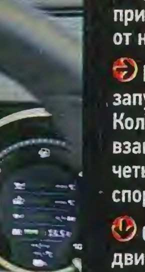
Тогда, помнится, тормозили с 290 до 70 км/ч. Да, впечатляет. В данном случае Вальтер Рёрль меня пожалел: на 918-м, похоже, следует гасить скорость много позже. Автоматическая коробка сама натыкает передачи вниз, проворно и умело. Этот роботизированный агрегат – прирожденный пилот. Ничего, что я тут в кабине? Не очень мешаю?

Перехожу в гоночно-гибридный режим. Автомобиль становится еще злее, но мой внутренний компьютер пока не завис намертво. Причем процесс идет куда лучше, чем ожидал. Самое интересное, что занимаюсь изучением гоночного трека, а не борьбой с машиной. Несмотря на диковинный набор ощущений, 918-й не мешает мне пристреливаться к виражам. Пожалуй, это самый дружелюбный гоночный автомобиль из всех, на каких удалось поездить.

Раз так, последнее испытание. Давлю кнопку «горячий круг» – сейчас все бензиновые и литиево-ионные резервы будут нацелены на максимально быстрое прохождение дистанции. Мало того, беру управление передачами на себя. Не скажу, что чересчур консервативен, но орудовать подрулевыми лепестками мне труднее, чем рычагом механической коробки. «Порше» удивляет и на этот раз: словно всю жизнь с ними ездил. Этот последний круг – мечта любого активного водителя. Не ты управляешь, не тобой управляют – настоящий дуэт человека с быстрой машиной. Совместная песня захватывает настолько, что забываешь про гибридные технологии, сложную электронику, предстартовое волнение. Про всё на свете. Поверьте, автор не из числа фанатичных поклонников марки, но этот «Порше» – великолепен! Кто скажет другое, покривит душой.

ПРОЧЬ ДИЕТУ

Гонки, гоночный... Неужели для описания автомобиля не хватает эпитета «спортивный»? Да, в нем нет специального каркаса безопасности, зато есть климатическая установка и великолепный аудиокомплекс. Но пусть не вводят в заблуждение перечисленные блага – перед нами чистокровный скакун. Всё – от углепластикового монокока, сферических шарниров в подвеске, колес, тормозной системы до внешности и аэродинамики – выдает в нем гоночную породу. А как же гибридные технологии? О них да и о других технологических новшествах модели 918 можно написать трактат объемом в целый журнал. Все они подчинены ясной цели: скорости, разгону, удовольствию от вождения. И хотя суперкар может перемещаться по дорогам общего пользования, расходуя всего 3,1 л на 100 км, покупать его будут не за это. «Порше-918» выпустят ограниченным тиражом в 918 штук. Его запрограммированная судьба – коллекционная ценность. Не удивлюсь, если со временем стоимость спайдера будет только расти. Например, на наш рынок попадут даже не десятки, а единичные экземпляры. И оплатят их владельцы, как настоящие гоночные болиды.



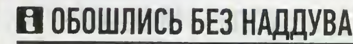
Даже в гибридном «Порше» основной прибор – по-прежнему тахометр. Слева от него спидометр, справа блок индикаторов.

Красная кнопка на рулевой колонке запускает экстремальный гоночный режим. Кольцевой переключатель вокруг нее заведует взаимодействием двигателей. Здесь «зашито» четыре режима: электрический, гибридный, спортивно-гибридный, гоночно-гибридный.

Сиденья-ковши из углепластика можно двигать вперед-назад. Наклон спинки не меняется. Рулевая колонка регулируется только по вылету. При этом рабочее место водителя очень удобное.







ОБОШЛИСЬ БЕЗ НАДДУВА

Сердце силовой установки – слегка дефорсированный гоночный мотор. Не верите? Эта атмосферная V-образная «восьмерка» выдает 132 л.с. с литра рабочего объема. Кованый стальной коленвал, титановые шатуны, система смазки с сухим картером и масляным радиатором. Эти компоненты для гражданской техники не характерны. А еще 4,6-литровый силовой агрегат мощностью 608 л.с. весит всего 135 кг. Великолепный показатель!

Porsche 918 Spyder

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4643×1940×1167
Колесная база, мм	2730
Колея спереди/сзади, мм	1664/1612
Снаряженная масса, кг	1674
Объем багажника, л	110
Время разгона: 0–100, 0–200, 0–300 км/ч, с	2,6/7,3/20,9
Максимальная скорость, км/ч	345
Максимальная скорость на электротяге, км/ч	150
Топливо/запас топлива, л	А98/70
Расход топлива (по циклу NEFZ), л/100 км	3,1

ДВИГАТЕЛИ: *ДВС* – бензиновый, V8, 32 клапана, 4,6 л, 447 кВт/608 л.с. при 8700 об/мин, 540 Н·м при 6700 об/мин; *электродвигатели* – 95 кВт (129 л.с.) и 210 Н·м спереди, 115 кВт (156 л.с.) и 375 Н·м сзади; *суммарно* – 652 кВт/887 л.с. при 8500 об/мин, 917–1280 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/многорычажная; тормоза – керамические вентилируемые, гибридная тормозная система с адаптивной рекуперацией; шины – 265/35R20 спереди, 325/30R21 сзади.

Модификация 918-го с пакетом «Вайсзах» (Weissach). Суть изменений – снижение массы, модернизированная аэродинамика. Итог: улучшение разгона до 200 км/ч на доли секунды, до 300 км/ч – на секунду, а также снижение расхода топлива.

Всё как в гоночном автомобиле: колеса из магниевого сплава с центральной гайкой крепления, керамические тормозные диски, шины 20-дюймовые спереди и 21-дюймовые сзади.

Патрубки глушителя бензинового двигателя расположены сверху сзади. Технические плюсы: минимальное противодавление и, благодаря короткому выпуску, оптимальный отвод тепла. Бонус владельцу – ласкающий слух звук, причем без нарушения норм шумности.

Удачный сплав гонок с электричеством.

Владеть им смогут лишь единицы.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО В СУПЕРКАРЕ

На «рентгене» автомобиля основные электрические компоненты выделены красным цветом. Спереди – синхронный электродвигатель с возбуждением от постоянных магнитов и внутренним ротором. Крутящий момент передается через редуктор. На скорости выше 256 км/ч муфта отключает электромотор от редуктора. С приводом задней оси передний двигатель механически не связан. Посередине – литиево-ионная батарея энергоемкостью 6,8 кВт·ч. Ее можно заряжать от бытовой сети переменного тока. Для скоростной зарядки «Порше» предлагает компактную опционную станцию. Сзади синхронный электродвигатель с возбуждением от постоянных магнитов и внешним ротором, он соединен с бензиновым мотором через разделительное сцепление. Благодаря такой схеме крутящие моменты от двигателей разных типов могут передаваться на заднюю ось как одновременно, так и по отдельности. Все элементы гибридной силовой установки смонтированы максимально низко. Центр масс расположен на высоте ступиц колес. Развесовка близка к идеальной: 43% приходится на переднюю ось и 57% – на заднюю.



Смотрите на iPad: гоняем по треку



Превратить родстер в открытый автомобиль очень просто. Две половинки карбоновой крыши снимаются и укладываются в специальный ложемент багажника.

От 43 млн рублей! Согласитесь, понятия «товарный автомобиль», «в свободной продаже» к модели 918 применимы с большой натяжкой.

Не хочется заглядывать далеко вперед и делать умные обобщения. Ограничусь личными впечатлениями. Однажды в Барселоне прокатился пассажиром в такси «Тойота-Приус» и, признаюсь, не воспылал любовью к гибридам. Любопытно, но пресно. Спайдер «Порше» поменял мое мировоззрение. Его гибридный привод нацелен на улучшение динамики, хотя экология и экономия топлива тоже не забыты. Именно модель 918 первой среди автомобилей с допуском на дороги общего пользования преодолела легендарную «Северную петлю» «Нюрбургринга» быстрее чем за 7 минут. Да, этот «Порше» работает на имидж марки и наверняка станет донором идей для будущих спортивных моделей. Гибрид с перчиком, горчицей и васаби. Как здорово, что в нашем автомобильном будущем есть место не только для вегетарианских блюд! ЗР

ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ

Второе поколение популярного кроссовера | **Производство** Великобритания, Россия | **Продажи** в России лето 2014 г. | **Автор** Кирилл Милешкин

По признанию Широ Накамуры, вице-президента и креативного директора «Ниссан мотор», одна из самых сложных для дизайнера задач – создать второе поколение модели-бестселлера. Он же поделился собственной приметой успешной модели: «Если я четко помню эскиз, который мы приняли за основу в самом начале работы, то машину ждет успех. В случае со вторым «Кашкаем» это именно так».

Для нашего рынка «Ниссан» продолжит делать «кашкаи» с 2-литровым 140-сильным бензиновым мотором. В Европе он уступил место наддувному агрегату 1,6 л мощностью 150 «лошадей». Прежний двигатель такого же объема заменен 1,2-литровым турбомотором в 115 сил. Предложат россиянам и 1,6-литровый 130-сильный дизель.



Конструкторы утверждают, что салон просторнее, но по ощущениям всё осталось как прежде. Объем багажника вырос на 20 л. Модульная структура панелей обеспечивает 16 вариантов компоновки. Среди приятных мелочей – изменяемая высота пола, легко моющееся покрытие, возможность установки одной из секций вертикально.



Ксеноновых фар у кроссовера не будет. В качестве альтернативы галогенкам – впервые в классе! – полностью светодиодная оптика.

По сравнению с прошлым поколением инженеры обещают более собранную и спортивную управляемость. Одну из ключевых ролей в этом играет комплекс «Ниссан шасси-контроль», включающий три системы: гашения колебаний кузова, активного торможения двигателем и перераспределения крутящего момента. Вдобавок у водителя есть выбор из двух режимов работы электроусилителя руля. И разумеется, «Кашкай» получил с десяток новых электронных ассистентов, включая автопарковщик, систему экстренного торможения и сканер мертвых зон.

Салон украшен свечением двух цветных дисплеев – на панели приборов и в центральной консоли. Последний – 7-дюймовый монитор мультимедиа второго поколения «Ниссан коннект». Комплекс получит ряд предустановленных приложений, подружится со смартфоном и позволит загружать в навигацию составленные дома маршруты. С виду весь пластик одинакового качества, однако на деле мягкая фактура пущена только поверху отделки передних дверей и панели. За умеренным декором под черный лак и хромом удачно спрятаны бюджетные решения: потолочный плафон от «Алмеры», неподсвеченные клавиши стеклоподъемников с автоматическим режимом только для водителя, отсутствие центральных дефлекторов для задних пассажиров.



Новый «Кашкай» на 49 мм длиннее, на 20 мм шире и на 15 мм ниже предшественника. Судя по внешности новичка, японцы очень боялись испортить облик удачной машины. Однако, несмотря на очевидное родство двух поколений, спутать их между собой нельзя. Тем более что основа у кроссоверов разная.

Вокруг рычага коробки передач появилась фоновая подсветка с регулировкой яркости. Огромный бокс-подлокотник вмещает сумку с фотоаппаратом, снабжен 12-вольтовой розеткой, USB- и AUX-входами. Интерьер полноприводных авто дополнит шайба для выбора режима трансмиссии. В этом компактный «Кашкай» не хуже более серьезного «Х-Трейла».

Второе поколение построено на новой модульной платформе CMF, разработанной альянсом «Рено-Ниссан». Правда, гибкая «тележка» не спасла удлиненную модификацию «+2»: из-за низкого спроса ее упразднили. Семиместный вариант будет у старшего «Х-Трейла», но не в России.

Конструкция задней подвески зависит от типа привода: переднеприводные машины оснащены упругой поперечной балкой, версии 4×4 – независимой многорычажной.



С КОНФУЦИЕМ – НА ВСЕХ ПАРУСАХ

Линейка новых машин «Лифан-Х50», -720, -820 | **Производство** Китай | **Продажи** в России с 2014 г. | **От** 500 000 руб. | **Автор** Владимир Соловьев

Автопроизводители знают о будущем своих машин на ближайшее пятилетие буквально всё. Но никому ни под каким предлогом об этом не скажут. Молчат конструкторы в Европе и Америке, в Японии и Корее. А вот в Китае мне показали новинки, которые выйдут на рынок в ближайшие два года. Показать-то показали, но ничего или почти ничего о них не сообщили.

Тем не менее удалось кое-что разузнать и даже прокатиться на машинах из ближайшего будущего по площадке заводоуправления «Лифан» в Чунцине.

В чем причина открытости? Да, наверное, в том, что развивается китайская автомобильная индустрия колоссальными темпами. Судите сами: свой первый автомобиль «Лифан» выпустил в 2005 году, а уже в 2006-м начал экспорт в Россию. Сегодня компания выпускает ежегодно более 300 тысяч машин, продажи марки «Лифан» на российском рынке составляют 1%, превышая долю таких известных брендов, как «Пежо» и «Ситроен». Поэтому будущий день заслонен для «Лифана» днем сегодняшним. И еще: китайцы не боятся быть скопированными! Ну, вы понимаете...

Вот поэтому я спокойно разъезжал на 820-й модели, которую еще только собирались показать на выставке в Гуаньчжоу, громыхал по стиральной доске испытательного участка на еще нигде не продаваемом кроссовере Х50 и, не церемонясь, сдирал защитный полиэтилен с сидений едва сошедшего с конвейера «Лифана-720».

«ЛИФАН-Х50»

Кроссовер Х50 пожалует в Россию во второй половине будущего года. Как и «Лифан-720», его планируют выпускать на заводе «Дервейс». Примечательно, что все «лифаны» для России будут собирать в Черкесске. «Лифан-Х50» сантиметров на тридцать короче модели Х60 и укладывается в 4 метра. Это весьма востребованный размер для кроссовера, который основное время проводит в поездках по городу. В то же время у меня сложилось впечатление, что он не настолько мал в сравнении со своим старшим братом. В машине комфортно сидеть, передняя панель приятно оформлена, циферблат спидометра подкрашен красным. Это не намек на спортивность – откуда ей взяться с 1,6-литровым мотором в 102 силы и 5-ступенчатой ручной коробкой! – скорее дань красным китайским фонарикам и традициям.

Тем не менее у автомобиля может сложиться неплохое будущее: он представляет модный нынче класс кроссоверов, обладает неплохой геометрической проходимостью, вписывается в городской пейзаж и, главное, в плане цены



При умеренных размерах модели Х50 ее задний диван готов принять трех пассажиров.



Место водителя в Х50 – образец экономного решения: только ручные регулировки кресла вперед-назад и по наклону спинки, руль смещается только вверх-вниз.

Компактный кроссовер «Лифан-Х50» может привлечь ценой и вполне европейским видом.

(от 400 000 рублей) утрет нос любому, в том числе нашей «Шевроле-Нива».

«ЛИФАН-720»

Для российского автолюбителя он наиболее интересен. Уже известно имя, под которым новичок пойдет в Россию, – «Цебриум» (Cebrium). Объявлена цена – от 500 000 до 550 000 рублей. И даже сроки вывода на рынок известны: конец декабря 2013-го – январь 2014 года. Мое мнение о машине? Тот же «Солано», но чуть больше. Стараясь добиться приемлемой динамики, автомобиль снабдили более мощным двигателем – 1,8 л, 133 л.с. Такой же ставят на кроссовер Х60. Но 133-сильного мотора не хватает, как мне показалось, ни тому ни другому. Согласитесь, разгон до 100 км/ч за 15 секунд (это по ощущениям, заводских данных нет) не красит ни кроссовер, ни седан.

При езде на «Лифане-720» не оставляет ощущение, что производитель стремился на тебе сэкономить. С одной стороны, это похвально, но с другой – сегодня в С-классе трудно найти машину, у которой руль не регулировался бы по вылету. Зато верно и другое – попробуй за такие деньги найти в этом классе новую машину.

Lifan 720 Cebrium

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4700×1765×1490
Колесная база, мм	2700
Объем багажника, л	620
Полная масса, кг	1600
Максимальная скорость, км/ч	180
Топливо/запас топлива, л	А95/55
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л; 98 кВт/133 л.с. при 6000 об/мин; 168 Н·м при 4200–4800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.





Интерьер модели 720: в отделке доминируют светлые материалы, которые отражаются в ветровом стекле.

«Лифан-720» уже продается в Китае. Он первым из троицы попадет в Россию.

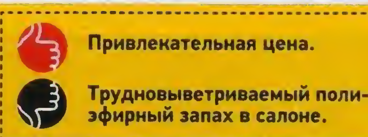
«Лифан-820» обещает быть самым крупным в модельном ряду компании, но размерами не превзойдет «Тойоту-Кэмри».



Один из вариантов оформления передней панели «Лифана-820», дизайн которой пока не утвержден.



Блок-фара модели 820 со светодиодными элементами выглядит весьма современно.



«ЛИФАН-820»

Пожалуй, это «самый будущий», а потому и наиболее современный автомобиль в ряду «Лифан». Его экстерьер скроен наиболее гармонично, присутствует даже некий стиль. Во всяком случае, на заводе говорят, что радиаторная решетка модели 820 знаменует переход к единой фирменной стилистике. Вопрос узнаваемости марки назрел. Именно поэтому китайская компания решила обратиться к услугам итальянских дизайнерских студий и уже в октябре отправила туда десант с деловым визитом.

В Чунцине мне рассказали, что автомобиль получит бензиновые двигатели объемом 1,8 л, 2,4 и 2,0 л «турбо». Коробки передач современные – 6-ступенчатая механика и автомат. Мотор 1,8 л мощностью 133 л.с. уже известен в России по кроссоверу «Лифан-Х60», два других двигателя новые, их технические характеристики пока не разглашаются. Известно только, что моторы будут отвечать нормам Евро-5 и Евро-6.

«Лифан-820» обещает стать и самым безопасным легковым автомобилем марки. По результатам проведенных в Китае крэш-тестов модель может получить пять звезд и в рейтинге EuroNCAP. Но российскому потребителю интереснее другое. Китайский производитель обещает продавать машины по цене от 650 000 до 690 000 рублей, в зависимости от комплектации. Новинка выйдет на рынок в конце 2014-го – начале 2015 года.

Казалось бы, о моделях, которые вскоре придут к нам, известно многое. Но еще больше остается тайной. В традициях конфунцианства благородный муж прежде осуществит задуманное и лишь потом станет говорить об этом.

Ну а насчет «всех парусов» в заголовке – именно так переводится с китайского название компании «Лифан»: «идти под всеми парусами». Что вполне соответствует действительности, отражая стремительность ее развития. ЗР

Моделям «Лифан» не хватает современных двигателей, трансмиссий и фирменного стиля.



ДРАЙВ НЕРУКОТВОРНЫЙ

Первый в мире серийный автомобиль с проводным рулевым управлением | **Производство** Япония | **От** 2 200 000 руб. | **В России** с апреля 2014 г. | **Автор** Владимир Соловьёв

Данные производителя

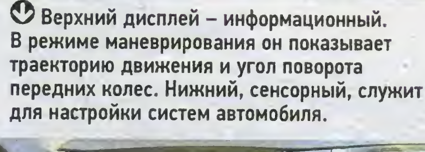
Модель	Infiniti Q50	
	2.2d	3.5h
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4790/1820/1455/2850	
Объем багажника, л	400	310
Снаряженная масса, кг	от 1641	
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,5	5,1
Максимальная скорость, км/ч	230	250
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70	А95/70
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	4,8	6,2
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	гибридный
Расположение	спереди продольно	ДВС спереди, электродвигатель сзади
ДВС: конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем ДВС, см³	2143	3498
Мощность ДВС, кВт/л.с.	125/170	225/306
Крутящий момент ДВС, Н·м при об/мин	400 1400–2800	350 5000
Мощность электродвигателя, кВт/л.с.	–	50/67
Крутящий момент электродвигателя, Н·м	–	275
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная	полноприводная
Коробка передач	А7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на сдвоенных поперечных рычагах/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	проводное, при помощи электродвигателей
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/55R17	245/40R19



От предшественника серии G новичок унаследовал только базу 2850 мм, а в длину и высоту он прибавил 30 и 50 мм соответственно.



В интерьере доминирует консоль с двумя большими дисплеями, плавно переходящая в туннель кузова.





Показания приборной панели отлично читаются. Расположенный между тахометром и спидометром бортовой компьютер подсказывает режимы работы основных систем.



Верхний дисплей – информационный. В режиме маневрирования он показывает траекторию движения и угол поворота передних колес. Нижний, сенсорный, служит для настройки систем автомобиля.

НАД ОБРЫВОМ

Руль лежит в руках удивительно спокойно. Я неспешно перекладываю его справа налево и обратно в такт дороге, петляющей вдоль невысокого горного массива, выросшего на полпути от Барселоны к Пиренеям, примерно в полусотне километров от столицы Каталонии. Однако во мне всё бурлит, от волнения в висках стучит кровь. Но я не подаю виду, чтобы мои тревоги не передались соседу – обрыв за узкой обочиной начинается с его стороны.

Казалось, всё как в обычном тесте, гибридный «Инфинити-Q50» беспрекословно следует за движением руля, чуть слышно шелестят колеса по ровному асфальту. Я прислушиваюсь к едва уловимому дыханию двигателя, то и дело поглядывая на показания приборов. Причина высока и вместе с тем банальна: управление автомобилем отдано на откуп электронике.

Рулевой вал Q50 механически не связан с рулевой рейкой: никакой шестеренки здесь нет. Всякое движение рулем интерпретирует датчик и передает через управляющий блок к двум электродвигателям. Те, в свою очередь, перемещают тяги, поворачивая колеса в нужную сторону. Случись сбой в программе, короткое замыкание в цепи или случайное падение напряжения – что делать? Удержать машину силовым рулением, как в случае пробоя колеса на обычной машине, я не смогу. Какое еще усилие я передам по тонким жилкам проводов и обмоток?

Пока передо мной во всю свою ширину простиралась автострада и руление сводилось к минимуму,



Передние сиденья имеют регулировку подушек по длине. Кожа перфорирована, но вентиляции сидений я не нашел.

В заднем ряду разместятся трое. Колени не будут упираться в передние спинки. Спинка заднего дивана не складывается – за ней прячется блок батарей.



на душе было спокойно. Все проблемы надеялся решить интенсивным торможением. А вот на горном серпантине я пожалел, что слушал краткую информацию о машине перед стартом: лучше бы не знать и не ведать...

Успокаивало одно – на автомобиле красовались немецкие номера, а значит, он достаточно безопасен. Иначе дотошные немцы не выпустили бы потенциального убийцу на дороги общего пользования. Последний аргумент стал решающим в споре о том, не прокатиться ли на «Q50 3,5 Гибрид» с ветерком.

МЕХАТРОННЫЕ СИЛЫ

Разобраться в деталях поведения гибридного «Инфинити-Q50» удалось на небольшом автодроме, удачно вписавшемся неподалеку в пересеченную местность. В ходе трех сравнительных испытаний предстояло понять, что собой представляет революционное рулевое управление по проводам и чем оно отличается от традиционного. Оппонентом выступил дизельный «Инфинити-Q50». Это на настоящий момент младший представитель Q-семейства «Инфинити». Он лишен полного привода, имеет классическую компоновку, не так спортивен, зато снаряжен первым в истории марки дизельным двигателем, который экономичнее спортивного гибридного собрата. Дизель объемом 2,2 л достался ему от «Мерседеса», с которым не так давно договорился сотрудничать альянс «Рено-Ниссан». Но на российский рынок дизельный «Инфинити-Q50» пока поставляться не будет.

Змейка: ее проходили на скорости 40 км/ч. Автомобиль с рулевым управлением по проводам – буду называть его мехатронным – в режиме «спорт» играючи объезжал конусы при небольших покачиваниях рулем. Баранку обычного авто приходилось вращать активнее: пол-оборота в одну строну, пол-оборота в другую, – да и вращение давалось бóльшим усилием. Мехатронный руль заставлял автомобиль мгновенно реагировать на смену направлений, обычный же допускал едва заметную задержку, связанную, очевидно, с выбором зазоров, без которых не обойтись в механической цепочке. Если отбросить разницу в прилагаемых усилиях, то картина условно напоминала езду с нормальным и с увеличенным люфтом в рулевом колесе. То есть проводной руль строже держал автомобиль под контролем.

При езде по неровностям, пожалуй, наиболее ярко проявляются достоинства новой системы рулевого управления. Если коротко, то у обычного автомобиля любые выступы и впадины

Водитель может настроить работу десяти систем по 96 параметрам. Такой степени индивидуализации пока нет ни у одного производителя.



«Инфинити-Q50 3,5 Гибрид» предлагает пять настроек управления: «спорт», «стандарт», «экономичный», «снег» плюс одну персональную.

Персонально можно задать «силу», с которой автомобиль будет удерживаться на своей полосе движения.





Четыре варианта помощи водителю: соблюдение дистанции, предупреждение о непроизвольном пересечении разметки, предупреждение об объектах в слепых зонах, экстренное торможение.

Общий вид сенсорного экрана настроек.





Отдельно можно программировать работу двигателя и трансмиссии.

Особое внимание – рулевому управлению. Водителю доступна регулировка не только усилия на руле, но и быстродействия.



«Инфинити-Q50 3,5 Гибрид» претендует на роль самого быстрого гибридного автомобиля на планете, разгоняясь до сотни всего за 5,1 секунды.

В Россию придет самый-самый Q50. Он будет гибридным и полноприводным.



Ради аккумуляторов пожертвовали объемом багажника: 310 л без возможности трансформации – маловато для седана среднего класса.

на дороге передают толчки на руль, у мехатронного – руль лишен связи с колесами и поэтому остается неподвижен. Привычный руль нужно с усилием удерживать, чтобы машина не сошла с заданной траектории, мехатронный – нет: по проводам механические колебания не передаются.

Правда, в связи с этим возникает вопрос об обратной связи на проводном руле. Скажем, почувствует ли водитель прокол колеса или нет? Проблема, видимо, не надуманна, ибо все гибридные версии Q50 комплектуют не боящимися проколов покрышками «ран-флэт».

Добавим сюда еще «интеллектуальный» круиз-контроль с функцией полной остановки – и выходит, что водитель все больше выступает в роли статиста, который пускает мотор, задает адрес навигатору и давит на акселератор, давно уже потерявший механическую связь с двигателем.

Непредвиденная случайность с автомобилем, летящим со скоростью за 100 км/ч, может стоить слишком дорого. Поэтому система проводного рулевого управления на «Инфинити-Q50» не продублирована, а триплирована, то есть каждый управляющий канал имеет тройную цепь.

И все же на крайний случай имеется спасательный жилет в виде электромеханической муфты, которая восстановит механическую связь между рулем и рулевой рейкой, разорванную ради удобства водителя и развития технологий будущего. Вот тогда к рулю придется приложить все сэкономленные в праздном рулении силы.

К нам гибридный «Инфинити-Q50» придет в апреле. В отличие от машин для Европы и Штатов, он будет бескомпромиссно полноприводным и самым навороченным. Осенью пожалует модель с наддувным 2-литровым бензиновым мотором. ЗР



Хорошая динамика, удобство управления, обилие систем помощи водителю.

Ограниченный объем багажника при отсутствии трансформации.



ВКУСНО И ПОЛЕЗНО

Чешский кроссовер после рестайлинга | **Производство** Чехия, Россия | **В России** с начала 2014 г. | **Цена** будет объявлена в январе | **Автор** Сергей Канунников | **Фото** «Шкода»

В такую погоду хороший хозяин постарается свести прогулку собаки к минимуму, нервозность фотографов сменяется раздражением. Зато для знакомства с обновленным кроссовером дождь, не прекращающийся уже сутки, только на пользу.

Коллега еще до моей поездки, взглянув на фото обновленного «Йети», проворчал: «Такой был страшненький, но обаятельный автомобиль». По-моему, хорошее определение. Теперь подростковая лупоглазость сменилась уверенным взглядом молодого человека.

Философия модернизации «Йети» гармонирует с изменением облика: автомобиль, существующий неполных четыре года, обогатили характерными для моделей более высокого класса вкусностями и полезностями.

К полезностям с натяжкой отнесу съемный светодиодный фонарь в багажнике, крепление яркого светоотражающего жилета под сиденьем и контейнер для мусора, ловко пристраиваемый в карман двери. Список опций продолжим помощником при парковке: девайс последнего поколения умеет ставить машину не только параллельно тротуару, но и под прямым углом. «Йети» удостоили также чести стать первой машиной марки с камерой заднего вида.

В меню вкусностей светодиодные задние фонари за доплату, новые диски колес и всякие радующие глаз и тешащие самолюбие мелочи, которыми особенно богат салон в топ-комплектации «Лаурин и Клемент».

Ближе к нашим земным потребностям – версия «Аутдор» с черными порогами и низом бамперов. Эта машина адресована тем, кто все-таки выезжает на кроссовере на природу. (Хотя у нас и в городах встречаются препятствия, о которые несложно поцарапать низкие детали.) Ну а чтобы новая версия была заметней, ее оснащают серебристыми наружными зеркалами. При этом любой «Йети», в том числе «Аутдор», можно купить как с передним приводом, так и с полным.

В длинной линейке силовых агрегатов появились новые комбинации. Так, переднеприводный автомобиль с мотором в 105 л.с. теперь можно заказать с 7-ступенчатой коробкой DSG. А для полного привода предлагают очень, по-моему, интересный вариант с аналогичным 6-ступенчатым агрегатом и 170-сильным дизелем. Поездить, правда, удалось лишь на 140-сильной модификации, – но и она показала себя очень неплохо.

Ливень ни на минуту не дает скучать щеткам стеклоочистителя. Но в левом ряду немецкого автобана те, кто уверен в своих машинах и своих силах, держат 120–130 км/ч. Мы с «Йети» легко нашли общий язык. Ни на прямых, ни в затяжных быстрых поворотах он не заставил нервничать, сомневаться в своих силах. Рулевое управление не очень острое, но понятное и четкое. Конечно, в крутых виражах скорость лучше сбросить. Автомобиль кренится – все-таки не спорткупе, – а я сползаю с излишне жесткого кожаного кресла.

Современные адаптивные роботы порой излишне самостоятельны в принятии решений, подчас на грани нелогичности. Шкодовская DSG не исключение. Спору нет, на разгоне передачи перескакивают быстро, – но при плавном замедлении коробка во имя экономичности держит высшую



Салон «Шкоды-Йети» выглядит солидно и богато. К тому же теперь можно заказать машину с камерой заднего вида.

Данные производителя

Модель	Skoda Yeti (некоторые модификации)			
	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4222/1793/1671/2578			
колея спереди/сзади	1541/1537			
Объем багажника (VDA), л	405/1760			
Снаряженная/ полная масса, кг	1334 (1340)*/ 1879 (1885)	1540/2085	1465/2010	1565/2135
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4 (11,8)	9,0	9,7	8,6
Максимальная скорость, км/ч	177 (175)	192	193	197
Топливо/запас топлива, л	A95/55		ДТ/55	
Расход топлива: городской/ загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,1/5,4/6,0	10,6/6,8/8,0	6,1/4,5/5,1	7,7/5,4/6,3
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		дизельный	
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/16			
Рабочий объем, см³	1390	1798	1968	
Степень сжатия	10,0	9,8	16,0	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000	112/152 4300–6200	103/140 4200	125/170 4200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1500–4000	250 1500–4200	320 1750–2500	350 1750–2500
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	передне-приводная	полно-приводная	передне-приводная	полно-приводная
Коробка передач	M6	A6	M6	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	205/60R16	215/60R16		

**В скобках – данные для версии Outdoor.*

передачу вплоть до дрожи удивленного низкими оборотами дизеля. А когда ритм движения от автобанного переходит к рваному городскому, коробка поначалу переключается как-то нервно, лихорадочно.

Внедорожный маршрут дождь тоже сделал интереснее – подъемы и спуски скользкие, а лужи превратились в маленькие озера. Полный привод работает быстро и четко, компенсируя короткий ход подвесок и вывешивание колес. На такой дороге систему спуска с горы лучше не выключать даже на ровных участках. С нею легче аккуратно дозировать тягу, что особенно важно на скользких покрытиях. Захотелось даже похулиганить – притормозить на подъеме или, напротив, побыстрее миновать канаву. Этот кроссовер действительно умеет многое.

Модернизированные «йети» пойдут в продажу в феврале. Цены огласят немногим раньше. Трудно поверить, что машины не подорожают. Ну а версии, начиненные новыми полезностями и вкусностями, уж точно будут недешевы. Но к этому-то, думаю, все заранее готовы. ЗР

Полноприводная «Шкода-Йети» оснащена муфтой «Халдекс» пятого поколения. Утверждают, что благодаря модернизированному электрическому насосу устройство, подключающее задние колеса, срабатывает чуть быстрее. Новый насос позволил также сократить число деталей, а значит, и массу агрегата. Впрочем, конкретных данных не указывают.

Более солидная внешность, широкая гамма силовых агрегатов, появление камеры заднего вида.

Нервозные роботизированные коробки.



ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ОБОЛОЧКА

Рестайлинг фургона «Рено-Кангу» с дизельным двигателем | **Производство** Франция | **В России** с сентября 2013 г. | **От** 610 000 руб. | **Автор** Александр Крючков | **Фото** Георгий Садков

Renault Kangoo

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4282×1829×1855
Колесная база, мм	2697
Колея спереди/сзади, мм	1521/1533
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная/полная масса, кг	1333/2077
Объем грузового отделения, л	3000 (3500*)
Разгон 0–100 км/ч, с	17
Максимальная скорость, км/ч	154
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,8/4,9/5,2

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 8 клапанов, 1,5 л; 63 кВт/84 л.с. при 4000 об/мин; 200 Н·м при 1900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка, пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 195/65R15.

*Со сложенным пассажирским сиденьем.



Из видимых изменений – новые руль и передняя панель.

«Это мой фургон. Таких много, но этот мой. Мой фургон мой лучший друг. Это моя жизнь. Я должен овладеть им так же, как и своей жизнью. Без меня мой фургон бесполезен. Без своего фургона я бесполезен. Я должен быстро ездить на нем. Я должен ехать быстрее, чем конкурент, который хочет опередить меня. Я должен привезти груз первым. Так я и сделаю».

ЛИЦО КОМПАНИИ

Главное визуальное отличие рестайлингового «Кангу» – облик передней части. Появились новые фары, решетка с большой эмблемой. Изменился бампер, причем у грузовой версии он со вставкой «а-ля внедорожник». Круглая физиономия предыдущего поколения, чем-то напоминавшая лягушонка, сменилась иной, выдержанной в корпоративном стиле. Чуть меньше французского и чуть больше немецкого. Снаружи новаций больше и нет, не считая поворотников в передних крыльях, которые теперь не треугольные, а овальные.

В салоне изменения не так бросаются в глаза: более современный руль и новый декор передней панели. Перегруппирован щиток приборов: его правую секцию целиком заняли сигнальные лампочки, прогнав указатель уровня топлива на ЖК-дисплей, а указатель температуры – и вовсе с глаз долой. Список изменений дополняет приятный бонус: магнитола обзавелась экраном и более понятной эргономикой.

СЭР, ДА, СЭР

С точки зрения ездовых характеристик меня интересовал прежде всего дизель, ведь шасси осталось таким же, как у дорестайлинговой пассажирской версии (ЗР, 2013, № 9). Лошадиных сил здесь столько же, сколько у бензинового восьмиклапанника (84 л.с.), зато крутящего момента много больше (200 Н·м против 128). И правда, в отличие от бензиновой версии, дизельная, не напрягаясь, держится в темпе соседей по потоку, а порой и оставляет их позади. Мотор очень хорошо тянет с низов! В пробках педалью газа можно вообще не пользоваться, а если постараться, то получится тронуться с четвертой передачи.

С загородными дисциплинами дизель также справляется лучше. За счет длинной пятой передачи скорость за сотню для него не боевой подвиг, а обычная разминка. Ну а главный козырь – экономичность: даже не особо стараясь, сумел уложиться в смешанном цикле в 6,5 л/100 км. Верю: если поставить задачу вписаться в паспортные 5,2 л, то «Кангу» и ее выполнит. В общем, «моя такой тяговитый! Моя возить тебя долго!».

Что огорчает, так это обзорность назад. В грузовом «Кангу» она примерно как в танке: боковые зеркала тут легкового размера, а в центральное, даже если задние двери со стеклами, мало что увидишь. О том, что происходит в направлении «3/4 назад», остается только догадываться – сбоку-то сплошные панели! Очень пригодилась бы парковочная камера или на худой конец парктроник, но их нет даже в списке опций. Так что маневрируйте аккуратно. В остальном это – фургон.

«Мой фургон и я – защитники моего предприятия. Мой фургон спаситель моей жизни. Мы сильнее нашего конкурента. Так и будет, пока не сгинет конкурент и не воцарится монополия. Аминь!» ЗР



«МОНЦА» В РУКАВЕ

Концепт-кары – мечты и реальность | **Постройка** Германия | **Производство** никогда | **Текст** и **фото** Дмитрий Федоров

ЭТО БЫЛО НЕДАВНО

– Вы не обратили внимания, какая у этой «Монцы» панель приборов? Обязательно посмотрите! Ведь GSE образца 1983 года стала первой в мире серийной машиной с полностью электронным инструментарием.

Опелевский дизайнер лукавил, а может, просто не знал, что их купе «Монца» было далеко не первой конвейерной моделью с электронными приборами. Вначале новинку примерил роскошный седан «Астон Мартин-Лагонда» – еще в 1976 году. А к 1983-му ее освоила уже масса американских машин и даже совсем не блестящий французский хэтчбек «Рено-11». Тогда это было супермодно. Но вскоре стало понятно, что автомобиль не магнитофон,



Таким представлялось светлое цифровое будущее в 1983 году. Попытка была не слишком удачной.



Типичное решение для концепт-кара – двери во всю ширину салона, чтобы ни одна стойка не мешала рассматривать фантастический интерьер.

где все должно светиться и переливаться разноцветными огоньками.

Сделав несколько кругов по пустому заводскому цеху на старой «Монце», я так и не смог собрать в кучку все данные с ее приборной панели. Меняющиеся цифры скорости жили в моем сознании отдельно от кривой оборотов двигателя, не говоря уже о запасе топлива и прочем. Ярко – да, но нисколько не наглядно. И это, заметьте, в полутемном закрытом помещении, а не под ярким солнцем. Неудивительно, что к 1990-м годам электронные приборы почти поголовно вымерли, снова уступив вахту обычным аналоговым шкалам.

Но опелевцы все равно гордятся той моделью. Ведь «Монца» родилась в замечательные времена, когда немецкой компании не приходилось думать о банальном выживании. В конце 1970-х никого не смущал факт существования престижного купе с эмблемой-зигзагом. Больше того, оно было создано на базе «Сенатора» – седана представительского класса. Сейчас о такой модели и мечтать нельзя. Дорогой «Опель»? Никто не поймет и тем более не купит. Но дизайнерская команда фирмы все же решила вернуть назад исчезнувшее, казалось бы, навсегда, возродив имя «Монца» для нового концепт-кара.

МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Машины-мечты рождены жить исключительно под светом выставочных софитов. С большим трудом уговорив создателей экспериментальной «Монцы» выкатить свое детище в промозглый заводской двор, я сразу понял бессмысленность затеи. Под сумрачным осенним небом машина совсем не смотрелась. Нечто большое, длинное и низкое – то ли купе, то ли универсал. В длину с кабриолет «Каскада», по высоте на целых 17 см ниже «Инсигнии». Но в общем – серое на сером.

Дизайнеры склонны злоупотреблять сравнениями с миром фауны. Вот и здесь: напряженность силуэта со вздернутой крышей – как спина у бегущей гончей, распахивающиеся вверх двери напоминают раскинутые в полете крылья кондора. А в целом – смотрите, в этом направлении мы будем создавать наследника «Инсигнии».



Передняя панель будто светится изнутри – впрочем, так оно и есть на самом деле.

Концепт-кар – почти всегда миф. С помощью пресс-релизов, специально огороженного подиума на выставках и правильно устроенной подсветки тебя заставляют восхищаться тем, чего нет.

Предварительно изучив материалы с выставки во Франкфурте, я уже знал, что «Монца» снабжена гибридным приводом с литровым трехцилиндровым двигателем, потребляющим сжатый природный газ. Что ее интерьер предлагает совершенную новую концепцию подачи информации: 18 светодиодных проекторов, спрятанных под полупрозрачной обшивкой передней панели, высвечивают необходимые данные во всю ширину торпедо, а заодно развлекают экипаж 3D-графикой, создавая эффект постоянно меняющейся подсветки интерьера.

Все это есть – причудливо изменяется во всю ширину передней панели, играет разнообразными цветами и доставляет массу прочих положительных эмоций, но… лишь когда автомобиль подключен к внешнему питанию и ноутбуку инженера. Здесь нет никакого взаимодействия водителя с машиной: сменяющие друг друга режимы, показывающие графику состояния автомобиля, навигацию, интерфейс социальных сетей, – лишь иллюстрируют идею. Это только красивые картинки, транслирующиеся с ноутбука, – какого-либо функционала за ними нет. Ан нет, ошибаюсь, кое-что все-таки есть – изображение с трех камер заднего обзора брезжит в верхней правой части передней панели. Правда, сидя на полу, ты все равно почти не видишь, что тебе пытаются показать на этих мутных картинках.

ИМЕНЕМ КОРОЛЕВЫ

Потом, в отдаленном будущем, «Опель» все-таки надеется воплотить в жизнь идею обширной светодиодной панели, – вдобавок отдав приоритет в управлении

С ВЫСТАВКИ – В ЖИЗНЬ

«Опель» не привык разбрасываться идеями, заложенными в концепты, что подтвердила небольшая экспозиция выставочных машин прошлых лет. Примечательно, что все они, как и нынешняя «Монца», дебютировали на автосалоне во Франкфурте.

GT

«Опель» заявляет, что первым среди европейских фирм построил концепт-кар. Дескать, до этого все единичные выставочные образцы подготавливались независимыми кузовными ателье, а вот чтобы сам производитель сделал нечто подобное – такого не было до появления в 1965 году небольшого экспериментального купе на базе обычного «Кадета». Машина настолько понравилась публике, что ее через три года почти без изменений запустили в производство.

CD

Эти литеры означают две основные составляющие машины – кузов купе и шасси от представительского «Дипломата» с восьмицилиндровым двигателем. Шоу-кар показали в 1969 году и на основе благоприятных отзывов тоже решили запустить в производство. Правда, сразу стало ясно, что откидывающаяся вверх крыша не пройдет по стандартам безопасности, а тираж не будет большим. Марку «Опель» для дорогого «Гран Туризмо» тоже признали не совсем подходящей – продать под ней автомобиль ценой 54 000 марок не представлялось возможным. Проблему решили, создав отдельную фирму «Биттер», которая до 1979 года выпустила 395 машин.

«ТЕХ 1»

Концепт-кар 1981 года ознаменовал поворот в сторону тщательной аэродинамической проработки кузова.



GT



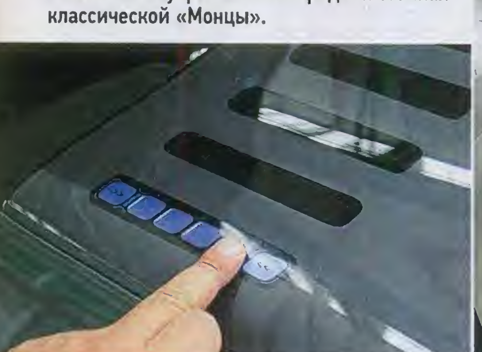
CD



«ТЕХ 1»



Полоски позади дверей имитируют аналогичное украшение на средних стойках классической «Монцы».







Несмотря на низкий силуэт, потолок на голову не давит – спасибо выгнутой посередине крыше.

Задним пассажирам предоставили специальные гнезда для «Айпада-Мини».



различными системами голосовым командам. Поэтому в салоне концепта почти нет клавиш, даже сенсорных.

Говорят, идея сделать что-то подобное с интерьером машины, излучающим свет изнутри, дизайнерам «Опеля» пришла в голову, когда они увидели чудеса, творимые светодиодными проекторами на юбилее Елизаветы II. Правда, мне кажется, нечто похожее уже являлось в другом концепт-каре – экспериментальном образце «Шевроле-Камаро» 2006 года.

А пока – даже свет фар у «Монцы» включается с отдельного планшетника. По сути, единственные действующие клавиши в самом автомобиле – это сенсорная полоска на задней стойке, дающая команду на открывание дверей.

Прокатимся? В движении ощущение хрупкости конструкции лишь усиливается. Так как машина движется исключительно на электротяге, слышны все скрипы и вздохи конструкции. Подвеска чисто условна – лишь чтобы соединять кузов и колеса.

Поэтому даже на ровном полу заводского цеха, специально опустошенного для проведения подобных презентаций, огромные колеса «Монцы» умудряются трясти экипаж. За руль меня, само собой, никто не пустил – сижу рядом с инженером, который с большой опаской разгоняет машину примерно до 20 км/ч. Точную скорость узнать невозможно, ведь настоящих приборов-то нет.

А спустя какое-то время автомобиль встал: кончился заряд батарей. А как же гибридная силовая установка? Молодой человек, увольте! Вы еще верите пресс-релизам? Гибридная установка – в отдаленных планах.

Как хорошо, что у «Опеля» все-таки есть планы. И имя «Монца» в запасе – как крупный козырь в рукаве. И надежда на лучшие времена – когда удача вновь вернется к немецкой фирме. ЗР

Заложенные в него идеи были бережно использованы при создании «Омеги» первого поколения, вышедшей на рынок в 1986 году.

«Джуниор»
Предвестник современной моды на индивидуализацию автомобиля. Салон шоу-кара 1983 года снабдили сменными модулями на передней панели, обивка сидений могла превращаться в спальные мешки, а многочисленные мягкие сумки и ящички легко вынимались – бери, мол, с собой. Дизайн послужил основой для «Корсы» второго поколения 10 лет спустя.

G90
Пример максимально экономичного автомобиля, созданного в преддверии введения норм Евро-4.

Благодаря алюминиевому кузову снаряженную массу снизили до 750 кг, а в качестве движущей силы использовался компактный трехцилиндровый двигатель. Алюминий для кузова потом все же признали слишком дорогим удовольствием, а вот три цилиндра неплохо жили на конвейере. Общие дизайнерские мотивы концепт-кара 1999 года были использованы при разработке «Астры» 2004-го.

«Инсигния»
В 2003 году она обозначила вектор развития дизайна будущего флагмана компании.

Поначалу казалось, что «Инсигния» вновь позволит «Опелю» выйти на рынок престижных машин, ведь прототип был богато отделан внутри и снабжен 5,7-литровым V8 от «Шевроле-Корвет».

Но спустя два года фирма официально объявила, что столь дорогая затея в условиях современного рынка не имеет смысла, – появившаяся в 2008 году серийная «Инсигния» стала всего лишь заменой «Вектре».



«Джуниор»



G90



«Инсигния»

БЕГОМ ПО СТУПЕНЬКАМ

Престижный кроссовер после модернизации | **Производство** Великобритания | **В России** с января 2014 г. | **От** 1 700 000 руб. | **Автор** Владимир Соловьёв

На второй год после выхода в свет одного из самых удачных «роверов» в Солихалле решили перетряхнуть техническую начинку «Эвока». Изменения коснулись коробки передач и трансмиссии.

Похвалившись с подиума Женевского международного автосалона 9-ступенчатым автоматом, разработанным немецкой ZF, британцы наконец приладили его к 2,2-литровому дизелю, развивающему, в зависимости от типа нагнетателя, 150 или 190 л.с. В списке поставляемых нам есть и вариант с бензиновым 240-сильным мотором, но в рамках презентации мне довелось поездить лишь на 190-сильном дизеле. О нем и пойдет речь.

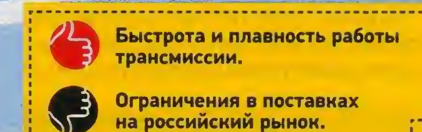
Внешне автомобиль ничем не отличается от предшественника. Разве только добавились четыре вида колесных дисков и дополнительные цветовые решения в салоне.

Первые тягучие километры в уличном потоке Страсбурга никакого впечатления не производят. Внимание приковано к снующим туда-сюда велосипедам и скутерам. Едва слышно урчит двигатель, а коробки словно и в помине нет. Она не проявляет себя никак – ни малейших толчков, ни подергиваний: точь-в-точь бесступенчатый вариатор. О том, что она есть и работает, узнаёшь, только взглянув на информационный дисплей, по которому бегают цифры от 1 до 6 и обратно, указывая включенную в настоящий момент передачу. В рамках 50 км/ч, разрешенных в европейских городах, до высшей, девятой, не доберешься. Впрочем, то, что автомат трудится, не привлекая к себе внимания, и составляет одно из его главных достоинств.

Из всех «ленд-роверов» «Эвок», пожалуй, самый городской. Я отлично чувствую его габариты. Он и компактен, и хорошо остеклен. Еще бы сделать покрупнее окно задней двери, чтобы улучшить обзор, – цены ему не было бы. Правда, тогда исчезнет ниспадающая стремительная линия крыши... На это, разумеется, никто не пойдет, так что это просто мои мысли вслух.

Из Страсбурга до Германии с ее безлимитными автобанами рукой подать. Здесь-то я и выжал из «Эвока» заявленные 195 км/ч. То есть до 170 он легко и сам разогнался, а дальше пришлось давить на педаль настойчивее. Примечательно, что и на больших скоростях кроссоверу удается сохранять спокойную атмосферу в салоне, позволяющую разговаривать вполголоса.

На шоссе коробка продолжила меня удивлять. У «Эвока» подрулевыми переключателями можно выбирать нужную передачу (хотя, положа руку на сердце, скажу, что автомат еще расторопнее управляется сам). На скорости 140 км/ч я решил перейти на одну-две передачи пониже. Коробка послушалась, да так ловко сделала это – без клевков и дерганий. Только двигатель прибавил оборотов. Инженеры утверждают: по скорости перехода с передачи на передачу девятиступке нет равных. Скорость ее отклика превышает порог восприятия человека.



Range Rover Evoque

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4355×1900×1605
Колесная база, мм	2660
Объем багажника, л	550
Снаряженная масса, кг	1640
Разгон 0–100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	195
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,9/5,2/5,8

ДВИГАТЕЛЬ: турбодизель, Р4, 16 клапанов, 2,2 л; 140 кВт/190 л.с. при 3500 об/мин; 420 Н·м при 1750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А9.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 235/55R19.

Готов согласиться. По сравнению с работой этой коробки 6-ступенчатые автоматы большинства современных машин кажутся пришельцами из прошлого.

Поддержанию тишины в салоне способствует и новая трансмиссия Active Driveline. Она отключает ненужный на шоссе полный привод. При этом сзади размыкаются два сцепления, передающие вращение левой и правой полуосям от редуктора. Именно так достигается дополнительная экономия топлива и снижается вибронагрузка. Два электронно-управляемых сцепления, по сути, ассистируют межколесному дифференциалу, сделав возможной адресную передачу момента к нужному колесу.

Установка новейшего 9-ступенчатого автомата в сочетании с Active Driveline позволила снизить аппетит более чем на 11%. Сравните: средний расход у «Эвока» с 6-ступенчатой трансмиссией составлял 7 л на 100 км, с 9-ступенчатой – 5,8 л.

Следующим шагом станет гибридизация модельного ряда британской марки. Правда, тенденция пока не коснется «Эвока», – зато новая силовая установка появится на «Рейндж-Ровере». Мне удалось прокатиться на нем и по грязи, и по шоссе. Не сразу поверил, что такой крупный автомобиль может выстреливать до сотни за 6,9 с и расходовать 6,4 л дизтоплива на 100 км пути. Расписывать свои впечатления дальше не стану, поскольку гибридный «Рейндж-Ровер» в Россию пока поставлять не собираются. Оказалось, что и трансмиссии Active Driveline у нас тоже не будет. Хорошо, хоть 9-ступенчатый автомат уже доступен. ЗР

> **Современные трансмиссии и электроника делают вседорожник «Эвок» таким же экономичным, как обычные легковушки.**



Центральная консоль и органы управления трансмиссией.





На центральном дисплее высвечивается режим работы трансмиссии. Сейчас автомобиль идет с приводом только на переднюю ось.

Левое заднее колесо вывешено. Тяга передается на передние колёса и заднее правое.



Спасибо дизайнерам за красивый автомобиль. Он еще и богато оснащен, а количество вариантов исполнения удовлетворит любые потребности.

Нет встроенной системы навигации. Неудобно расположен барашек подогрева водительского кресла, да и обогрев кресел у европейской версии – опция.

СВЯЗНОЙ

Второе поколение грузопассажирского «Форда-Транзит Коннект» в грузовой и пассажирской версиях | **Производство** Валенсия, Испания | **В России** со второго квартала 2014 г. | **От** 14 884 евро в Германии | **Автор** Максим Гомянин

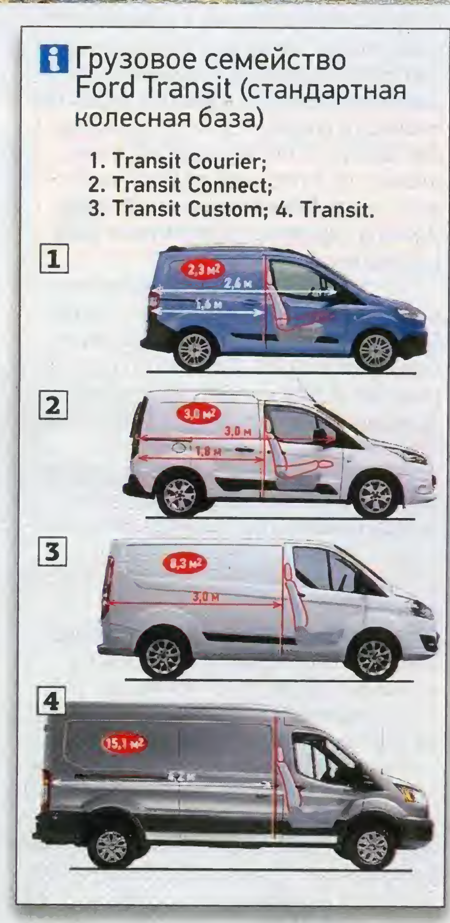
ИМЯ НАРИЦАТЕЛЬНОЕ

Выглядит новинка бодро: в хитром прищуре фар и крупной решетке радиатора заметны спортивные нотки. В общем, за картошкой я на таком не поехал бы. А вот возле магазина крупного сетевого ритейлера «Транзит Коннект» в центре внимания. Не зря он завоевал премию «Фургон года – 2014»!

Новичок прибавил в размерах. По сравнению с прежним поколением «Коннекта» длина базовой версии выросла на 143 мм, ширина на 40 мм, колесная база на 150 мм. Заглянем внутрь?

Здесь все знакомо по легковым моделям бренда. Грузовичок выдает разве что сиденье с вертикальной посадкой и ограниченным наклоном спинки – сзади-то перегородка. Обогрев кресла – опция, и это насторожило. Не забыли бы, формируя российскую комплектацию, включить ее в перечень базового оборудования.

Справа широкое кресло, на котором теоретически усаживаются двое. Практически же второй пассажир должен быть не старше первоклассника. Зато эта сидушка настоящий органайзер. Подняв подушку, получаем дополнительное место для груза, опускаем



Грузовое семейство Ford Transit (стандартная колесная база)

1. Transit Courier;
2. Transit Connect;
3. Transit Custom; 4. Transit.





Пассажирская версия (на фото) оснащена богаче грузовой. Есть двухзонный климат-контроль (у грузовой модификации – кондиционер), за доплату – автоматическая трансмиссия.

Подушка пассажирского кресла поднимается, освобождая дополнительное место для груза. А сложив спинку, в салон без труда просунете, скажем, доски.

спинку – открывается ниша, через которую получится просунуть длинномер из грузового отсека. Удобно и то, что капот теперь открывают не ключом, как прежде, а рукоятью из салона.

На всех модификациях электроусилители пришли на смену гидравлике, а в задней подвеске рессоры уступили место пружинам. Они более мощные, чем у пассажирской версии. В результате рулится «Транзит», как «Фокус», – не скажешь, что грузовик. У «Форда» четкий «ноль» и отменная обратная связь, но он, простите мне спортивную



Обогрев сиденья водителя – опция. Барашек регулировки спрятан от глаз под рукоятью стояночного тормоза – неудобно.



У варианта с удлиненной колесной базой (3062 мм) объем грузового отсека составляет 3,6 м³. Через боковую дверь хоть европалету грузи.





Пассажирская версия носит имя «Турнео Коннект». Модификацию можно заказать как с двумя, так и с тремя рядами кресел. Довольно широкий дверной проем облегчает посадку в салон.

терминологию, все же мягче на дуге поворота.

Дизель «Дюраторк» (115 л.с.) в паре с 6-ступенчатой механикой позволяет резко ускориться на обгоне или, включив шестую передачу на длинном отрезке, плавно плыть по дороге, экономя топливо.

Неплох и бензиновый литровый агрегат «Экобуст» с наддувом. У нас его решено не продавать: мол, малообъемники в России успехом не пользуются. Спорить трудно, но, надеюсь, когда-нибудь отношение поменяется. Агрегат эластичный, и его 100 сил вполне хватает, чтобы бодро нести как загруженный фургон, так и семью в пятиместном «Турнео Коннект».

ТРАНСФОРМЕР

Да, названием пассажирская версия отличается от грузовой. А в семиместном варианте шильдик меняется на «Гранд Турнео Коннект». Эти автомобили – как трансформеры, причем из-за выросших габаритов здесь просторнее, чем прежде. Третий ряд легко передвинуть вперед-назад или вовсе сложить, получив ровную площадку для багажа. Переднее сиденье превращается в подобие стола, благодаря чему можно положить в салон груз длиной до 3 м. А сдвижные двери самые широкие в классе. Да и усаживаться во втором ряду одно удовольствие. Кстати, он раскладывается в соотношении 60:40, сиденья можно также сдвинуть или вовсе убрать. В передней части, над головами водителя и пассажира, установили широкую полку. Это очень напоминает практичные решения, которые так любят французы.

Пассажирская версия чуть богаче. Вместо кондиционера раздельный климат-контроль, материалы отделки дороже. В основном же всё унифицировано с грузовичком. Полностью обогреваемое ветровое стекло, парктроник, системы «старт-стоп», помощи при экстренном торможении, предупреждения раскачивания прицепа – базовое оснащение у грузопассажирских «коннектов» небедное. А в опциях числится система «эктив сити стоп» (Active City Stop), которая на скорости до 30 км/ч сама остановит машину, если определит, что впереди препятствие.

Что же, при первом знакомстве новый «Коннект» полностью оправдал свое название и отлично справляется с ролью связного в транспортных потоках мегаполисов. Уверен, российские города исключением не станут! ЗР

Ford Tourneo Connect в сравнении с конкурентами


Ford Tourneo Connect



Mercedes-Benz Citan


Volkswagen Caddy



Renault Kangoo



Peugeot Partner Tepee

Модель	Длина× ширина× высота, мм	Колесная база, мм	Цена, руб.*
Ford Tourneo Connect	4418×1835×1861	2662	н.д.**
Mercedes-Benz Citan	4320×1829×1816	2697	от 936 000
Volkswagen Caddy	4406×1794×1822	2681	от 782 800
Renault Kangoo	4213×1829×1844	2697	от 660 000
Peugeot Partner Tepee	4380×1810×1862	2728	от 623 000

*Цены на момент подготовки материала.
**На момент подготовки материала стоимость не определена.

Данные производителя

Модель	Ford Transit Connect			
	1.6 Duratorq (75 л.с.)	1.6 Duratorq (95 л.с.)	1.6 Duratorq (115 л.с.)	1.6 Duratorq (115 л.с.) Long
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4418/1835/1861/2662			4818/1835/1862/3062
колея спереди/сзади	1568/1585			
Объем грузового отсека до перегородки, м^3	3,0			3,6
Снаряженная масса, кг	1380	1380	1389	1419
Время разгона 0–100 км/ч, с	17,8	14,7	13,8	14,1
Максимальная скорость, км/ч	145	160	165	
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60			
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,5/4,3/4,8	5,5/4,3/4,8	5,5/4,3/4,8	5,7/4,4/4,9
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный			
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/число клапанов	P4/8			
Рабочий объем, см^3	1560			
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	55/75 3500	70/95 3600	85/115 3600	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	220 1500	230 1500–2000	270 1750–2500	
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5		М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые			
Размер шин	205/60R16			



ПИОНЕР

Грузовой фургон FK1000 начали выпускать на заводе «Форд» в немецком Кёльне в 1953 году. Аббревиатура FK означает «Форд Кёльн», а 1000 – грузоподъемность автомобиля в килограммах. Машину создавали как конкурента «Фольксвагену-Транспортер». В 1961 году появился «Таунус FK1250», впервые получивший имя «Транзит» (на фото). В 1965 году «Форд-Таунус Транзит» становится основой серии малотоннажных грузовичков, созданных усилиями нескольких европейских заводов «Форда». Так была заложена основа европейского отделения концерна «Форд» по имени «Форд Европа».

Компактный «Коннект» появился в 2000 году, а в 2009-м пережил рестайлинг. В 2013-м представлено второе поколение развозного грузовичка.



ПОЧТИ КАК ДОМА

Новый «Интернешнл-Простар» соответствует европейским и российским стандартам | **Производство** США | **В России** с ноября 2013 г. | **От** 4 940 000 руб. | **Автор** Николай Мордовцев | **Фото** Александр Батыру

Изменения в этом тягаче небольшие, но их много. И каждое стоит отдельных денег. Чтобы удержать цену машины на приемлемом уровне, пришлось отказаться от некоторых элементов комплектации или опций.

Кабина короче и ниже флагманской, меньше и колесная база. Нет боковых аэродинамических обтекателей шасси. Но есть противоподкатный брус под бампером, колпаки, закрывающие гайки крепления передних колес. Светотехника – как у европейских грузовиков.

НАПОКАЗ

Надо видеть, как блестит у «интера» бампер. Просто не верится, что такое зеркало изготовлено из металла. Но американцы любят стальные хромированные бамперы, не поскупились и для россиян. Причем сталь здесь нержавеющая! У подержанных собратьев из США бамперы обычно пластмассовые – под ними нет противоподкатного бруса.

Но кабина уже не та, что на прежних «интерах». Двери крепят не на длинных рояльных петлях, как ранее, а на привычных, упрятанных в дверном проеме. Такие дольше прослужат. Панели не рубленые, а более сложной формы. И не алюминиевые, а стальные. Исчез шарм фирменных рядов заклепок: их нет. Кабины сваривают из оцинковки, как в Европе, а интегральная облицовка стеклопластиковая. Аэродинамически кабина безупречна – клинообразная. Облицовка радиатора узкая, шириной всего 1200 мм.

От стекла одной двери до стекла другой всего 1990 мм – внутри чуть просторнее, чем в «Газели». Зато в районе спальника расстояние уже 2220 мм. Двухметровый матрац шириной 900 мм ложится туда с большим запасом. От ветрового стекла до задней стенки 2400 мм! Пол ровный, до потолка 197 см. Роскошные апартаменты.

Сиденье водителя на пневмоподвеске, с более чем достаточными регулировками, особенно в длину. Рулевая колонка тоже с регулировкой, но здесь стоит механическая цанга – надо снизу найти ее рычажок. В сравнении с пневмофиксатором не очень удобно, однако надежно.

Удивительно, но на машине для России не оказалось автономки – ни жидкостной, ни сухого фена. В дополнение к основному отопителю, спрятанному в недрах панели приборов, есть еще одна печка – под полкой спальника, в правом заднем углу кабины.





Несмотря на близкое расположение глушителя к стенке кабины, в салоне шум от него минимален.

Часть двигателя упрятана под кабину – неудобно обслуживать и ремонтировать. Но только такая компоновка дала возможность улучшить аэродинамические характеристики.



Пневматическая задняя подвеска держится на двух баллонах. Продольных реактивных штанг нет, вместо них полурессоры. Но есть верхняя поперечная реактивная штанга.



Американский фильтр-отстойник по конструкции ничем не хуже добротного европейского аналога «Сепар».

Длина поезда с полуприцепом «Шмиц» – 18,7 метра. По России можно, в Европу нельзя.



«Я не сел, а зашел в кабину американского тягача. Именно зашел, потому что там можно встать во весь рост. Есть шкафчик для одежды, два хороших спальных места, холодильник. Как ребята сказали, это машина для людей, для тех, кто пользуется этой техникой».

В. Путин

Внешне машина смотрится куда лучше, чем внутри: пластик обивок салона, материал сидений на троечку. Зеркала без подогрева, зимой будет худо.

Три из десяти кругляшей приборного щитка показывают температуру трансмиссионного масла в коробке и мостах. По двум манометрам водитель контролирует давление воздуха в контурах тормозов, еще один показывает давление после тормозного крана.

Дальнобойщик всегда найдет чем заполнить даже такое количество полок и ящичков над ветровым стеклом.



Рациональное использование элементов конструкции: на бак опираются ступеньки.

Красавец! Отличная курсовая устойчивость на скользкой дороге. Недорогие запчасти.

Формула 6×4 увеличивает расход топлива. Несинхронизированная коробка передач и жесткая педаль сцепления.

Но ее теплообменник связан с системой охлаждения двигателя. Чтобы не клацать в морозы зубами, придется гонять мотор на стоянке. А солярка нынче недешева.

СИЛОВЫЕ СТРУКТУРЫ

Компания «Навистар», производитель грузовиков марки «Интернешнл», свои тяжелые тягачи комплектует 11- или 13-литровыми двигателями «Максфорс», созданными в сотрудничестве с германским МАНом. У моторов практически общие с МАН-D20 и -D26 блок, шатуны, головки и много других деталей, но разные компоненты топливной аппаратуры «коммон рейл», иные настройки системы управления. Главная конструктивная особенность – раздельная циркуляция охлаждающей жидкости и масла для головки и блока. Прокладка головки уплотняет только газовый стык. Американский «Максфорс-13» настроен на мощность от 410 до 475 л.с., а для поставок в Россию запрягли 437 л.с. и 1972 Н·м. Для соответствия нормам Евро-4 применили двухступенчатый турбонаддув и рециркуляцию отработавших газов EGR.

ШТАТНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ

У «американцев» особое сцепление, в котором ведомые диски не круглые, а крестообразные, с металлокерамическими фрикционными накладками. Меньшая площадь накладок компенсируется стабильным коэффициентом трения металлокерамики, не зависящим от роста температуры.

На этот «Простар» устанавливают недорогую и простую 10-ступенчатую коробку «Итон-Фуллер» (Eaton Fuller FRO-16210C). Основная коробка 5-ступенчатая, а пристыкованный сзади планетарный понижающий редуктор – демультипликатор – удваивает количество передач. В основной КП нет синхронизаторов, вилки передвигают блокирующие муфты, а рычаг входит непосредственно в коробку. Непросто привыкнуть шевелить рычагом без выжима сцепления и тем более вбивать передачу. Подбирать на слух обороты, конечно, можно, но только на равнине. Беря подъем, на этом теряешь драгоценные секунды и потому все же выжимаешь сцепление. Мосты на «интере» – марки «Мерритор»,



долговечные и надежные. У них одинарные гипоидные передачи с блокировкой дифференциалов.

В Россию намерены поставлять тягачи с передним мостом на рессорах. Задняя подвеска на пневмобаллонах с традиционной для «американцев» кинематикой – без балансира.

На тяжелых американских грузовиках, причем даже на магистральных, применяют только барабанные тормоза. «Простар» не исключение. Правда, здесь на суппорты тормозных механизмов установили стальные пыльники. Они призваны уберечь накладки и сами барабаны от преждевременного износа.

Трансмиссионного ретардера на «американце» нет, расчет на моторный тормоз. На «интере» он эффективен, тем более с колесной формулой 6×4.

Знатоки американских траков сразу отметят отсутствие в кабине двух больших кнопок – желтой и красной, управляющих стояночным тормозом автопоезда. Здесь теперь один пневмокран, европейского типа. С ручника не снять без ключа зажигания – это своего рода дополнительное противоугонное устройство. Хотя увести такую машину, конечно же, можно, но продать, не засветившись, – вряд ли. Слишком яркий грузовик, чтобы остаться незамеченным. ЗР

Правый топливный бак длиннее левого и потому солярки вмещает на 150 литров больше.

International ProStar

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	8079×2500×4000
Колесная база, мм	4710 + 1400
Высота седла, мм	1150
Снаряженная масса, кг	8214
Полная масса, кг	19 654–24 494
Полная масса автопоезда, кг	до 51 568
Нагрузка на ССУ, кг	до 26 000
Нагрузка на оси: переднюю/заднюю, т	7,5/до 13,0
Максимальная скорость, км/ч	108
Топливные баки, л	302 + 454

ДВИГАТЕЛЬ: MaxxForce, 12,4 л; 323 кВт/437 л.с. при 1800 об/мин; 1972 Н·м при 1000–1400 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: коробка передач – Eaton Fuller, 10-ступенчатая; сцепление – двухдисковое, с центральными пружинами, нажимного типа; замедлитель – моторный компрессионный тормоз; ведущие мосты – одинарные, с гипоидными редукторами, с блокировкой дифференциала, i = 4,11.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: тормоза – барабанные, с пневмоприводом, АБС; подвески – рессорная/пневматическая; шины – 295/80R22,5.



ПОЛ-ЛИТРА НА БРАТА

Сверхэкономичные и сверхлегкие | **Производство** Германия | **Автор** Владимир Соловьёв

ГРОМКАЯ ПОБЕДА

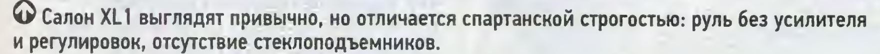
Водительская дверца взмыла крылом вверх, приглашая устроиться за рулем необычного сигарообразного автомобиля. XL1 – это гордость «Фольксвагена», сумевшего доказать миру, что может делать машины с расходом ниже 1 л на сотню.

Монокок из карбона, облегченные двери, тонкие ковши сидений, лишенных большинства регулировок (водительское еще двигается немного вперед-назад, а спинка имеет три фиксированных угла наклона, но соседнее пассажирское зафиксировано намертво), углепластиковое рулевое колесо с подчеркивающими неординарность гранями по краям. Всё здесь подчинено единственному желанию – максимально снизить вес конструкции, обеспечить ей наилучшие аэродинамические характеристики.

Вот и инструктор, без которого сверхэкономичное чудо не выпускают на дороги общего пользования, садится не рядом со мной, а чуть сзади: чтобы не толкаться в узком салоне плечами. Перчаточный ящик на привычном месте отсутствует, папку с документами пристроил за водительским сиденьем. В борьбе за литровый расход топлива приходится жертвовать комфортом, привычками и отчасти свободой, учитывая стесненность салона.

Пуск кнопкой отзывается сменой декораций на приборном щитке, но не сопровождается никакими дополнительными звуками. Первые километры XL1 проходит на электротяге в полной тишине. Руль автомобиля весом всего 795 кг лишен какого-либо усилителя и поначалу кажется тяжелым. При полностью заряженной батарее машина может пройти до 50 км, но я не первый, кому доверили в тот день штурвал «космического пришельца». Из повисшего в салоне таинственного безмолвия меня вернул к жизни рокот ожившего вдруг двухцилиндрового дизеля и пробежавшая вслед за ним через весь легонький корпус вибрация. На средних оборотах моторчик перестало лихорадить. Подзарядив аккумулятор, он вовсе стих. Так





Салон XL1 выглядят привычно, но отличается спартанской строгостью: руль без усилителя и регулировок, отсутствие стеклоподъемников.

Чтобы не толкаться плечами, пассажир и водитель сидят по диагонали.



Во имя снижения сопротивления качению передние шины непривычно тонкие.





Моторный отсек делят между собой двухцилиндровый дизель (справа) и электромотор (слева). Соответственно с правой стороны на корпусе – заливная горловина, слева – зарядный разъем. Багажник здесь – понятие условное.

Первый «Фольксваген» с расходом 1 л/100 км назывался L1. В нем водитель и пассажир сидели друг за другом. Индекс XL1 намекает на увеличенный простор, когда стало возможно сидеть рядом. Ну, или почти...



Хотя сверхэкономичные автомобили уже появились, дизель-электрическое будущее комфортным не назовешь!

проходит городская езда и на других плаг-ин-гибридах: то зарядка батарей под аккомпанемент ДВС, то глубокая тишина при работающем электродвигателе. Но в XL1 дизелёк тарахтит прямо за спиной и довольно громко.

Конечно, ради прогресса можно простить многое. И, сознавая важность исторического момента – еду на автомобиле с расходом менее литра на сотню! – я уже почувствовал желание сильнее нажать на акселератор и послушать, так ли безжалостен для ушей двигатель при интенсивном разгоне.

МЕТОДЫ ИСЧИСЛЕНИЯ

Трудно поверить, но второй автомобиль оказался братом-близнецом первого. Как мне объяснили, в компании считают, что электрические и гибридные версии не должны внешне отличаться от обычных автомобилей. Это делается для того, чтобы переход к технике нового поколения проходил для потребителя более естественно.

Мудрость такого подхода я оценил, пересев в «Твин ап!» накануне его мировой премьеры в Токио. Всё в нем удобнее и привычнее: и посадка, и боковые зеркала (у XL1 их заменяли камеры, выводившие изображение на небольшие, размером с «Айфон», экранчики в дверях), и электростеклоподъемники (в XL1 их не было вовсе). Больше всего я обрадовался салонному зеркалу – без него чувствовал себя неуверенно.

С XL1 на концепт «Твин ап!» перекочевали дизельный мотор, облегченная 7-ступенчатая роботизированная коробка в магниевом корпусе, блоки управления. Энергоемкость аккумуляторной батареи возросла с 5,5 до 8,6 кВт·ч. Электромотор увеличил мощность до 35 кВт.

В топливный бак входит 33 л солярки, а не 10 л, как у XL1. Суммарно в весе автомобиль прибавил 410 кг. Неудивительно, что по показателям экономичности «Твин ап!

Volkswagen XL1

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	3888×1665×1153
Колесная база, мм	2224
Снаряженная масса, кг	795
Разгон 0–100 км/ч, с	12,7
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива, л	ДТ/10
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	0,9

ДВИГАТЕЛЬ: *ДВС* – дизельный, расположен сзади, Р2, 8 клапанов, 0,8 л, 35 кВт/48 л.с., 120 Н·м; *электромотор* – расположен сзади, 20 кВт/27 л.с., 140 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; Р7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на сдвоенных поперечных рычагах/многорычажная; рулевое управление – реечное; тормоза – дисковые керамические; шины – 115/80R15 спереди, 145/55R16 сзади.

Volkswagen twin up! concept

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	3540×1640×1490
Колесная база, мм	2420
Снаряженная масса, кг	1205
Разгон 0–100 км/ч, с	15,7
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо/запас топлива, л	ДТ/33
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	1,1

ДВИГАТЕЛЬ: *ДВС* – дизельный, расположен спереди, P2, 8 клапанов, 0,8 л, 35 кВт/48 л.с., 120 Н·м; *электромотор* – расположен спереди, 35 кВт/48 л.с.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; P7.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые керамические; шины – 165/70R14.





Гибридный «Твин ап!» выглядит не столь футуристично, но в экономичности практически не уступает «пришельцу».

В интерьере доминирует белый цвет – символ экологической чистоты и светлого будущего.



Только кнопка аварийного отключения силовых приводов говорит о пока экспериментальной сути.

В городском потоке «Твин ап!» не вызывает восторженных эмоций.

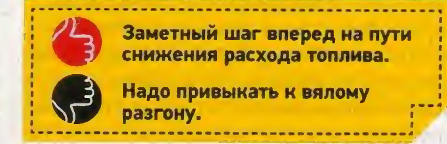


концепт» немного вышел за литровый минимум: его средний расход укладывается в 1,1 л/100 км. Но если учесть, что это количество топлива расходуется на перевозку не двоих, а четверых человек, то выходит, что в расчете на одного пассажира «Твин-ап!» затрачивает только 275 г топлива, то есть на треть эффективнее модели XL1. А посадите на задний диван троих, показатель снизится до 220 г.

Возможно, настало время задуматься об изменении общепринятой методики оценки расхода топлива и ввести в формулу человеческий фактор, чтобы показатель рассчитывался с учетом количества мест в машине? В любом случае «Фольксваген» уже поднял тему, возвестив о новом рекорде экономичности для четырехместных автомобилей.

Динамические характеристики подогнаны к городским условиям. Так, с места до 60 км/ч «Твин ап!» разгоняется за достойные для восприятия 8,8 с. Но при этом привычный для нас разгон до сотни занимает уже не столь оптимистические 15,7 с. Вот еще пример двойственности автомобиля: при движении только на электротяге максимальная скорость ограничена 125 км/ч, чтобы преждевременно не «осушить» аккумуляторы, – зато при одновременной работе ДВС и электромотора скорость достигнет 140 км/ч.

Каковы же перспективы сверхэкономичных машин? XL1 вышел слишком дорогим для транспортного средства на каждый день. В 2013 году выпущено всего 15 автомобилей ценой по 100 000 евро каждый. Четыре из них задействованы в показательных выступлениях на благо фирмы, остальные распроданы предприятиям, связанным с экологией, или муниципальным службам. Перспектив стать лидером продаж у него нет. К концепту «Твин ап!» судьба может оказаться более благосклонной. Он воспринимается как реальный автомобиль в кузове, сходящем с конвейера, и, если цена начинки не выйдет за рамки приличия, сможет порадовать жителей европейских мегаполисов. ЗР



Заметный шаг вперед на пути снижения расхода топлива.

Надо привыкать к вялому разгону.

Рестайлинг и новый двигатель | **Производство** Франция | **Цена** 1 237 000 руб. | **Автор** Михаил Гзовский | **Фото** Александр Кульнев

ПАЛКИ В КОЛЕОСА

Сказать, что старт «Рено-Колеос» в России прошел на ура, было бы преувеличением. Попробуйте просто вбить название фирмы в «Яндекс» – поисковик выкинет вам чуть ли не весь модельный ряд во главе с «Дастером» и «Логаном», но только не «Колеос». Рискну предположить, что «Рено» стала заложницей успеха двух упомянутых выше моделей: в более дорогих сегментах покупатели просто не замечают машин с ромбом на капоте!

А жаль. Потому что «Колеос», обновленный уже второй раз за свою пятилетнюю конвейерную жизнь, наконец-то обрел гармонию. Несколько «беззубое» оформление передней части исправили, нарисовав широко улыбающуюся решетку радиатора и новый бампер.

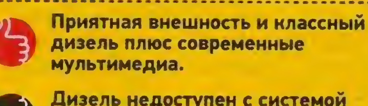
В интерьере практически ничего не изменилось: та же добродушно-массивная передняя панель, по-французски нежесткие и предлагающие вольную посадку кресла.

Увы, из салона бесследно исчезли складываемое в столик переднее сиденье, выдвижной ящик под правым сиденьем и тайники в полу у заднего дивана, шторки на задних стеклах.

Приятная новость – появление 7-дюймового тачскрина развлекательной системы «R-Линк»: она понимает команды на 26 языках, включая русский. Так что по иронии судьбы маршрут навигации «Том-Том» можно ввести, как раз-таки не касаясь монитора. Еще «R-Линк» умеет воспроизводить потоковое аудио через «блютус» и, естественно, работает с внешними устройствами. В пробках я развлекался, просматривая на мониторе фотоальбом, оказавшийся на флешке вместе с музыкальными записями.

Дружелюбен «Колеос» не только интерфейсом, но и ездовыми повадками. Кроссовер отныне доступен лишь полноприводный (с принудительным подключением задней оси), с механикой или вариатором в сочетании с уже известным 2,5-литровым 171-сильным бензиновым мотором. Поводом же для тест-драйва послужил 2-литровый дизель, прибавивший в мощности 23 л.с. – до 173 сил. Мотор агрегатируют исключительно с 6-ступенчатым автоматом. Они весьма неплохо дополняют друг друга, – лишь при чрезмерно агрессивном ускорении заметны задержки при переключениях на несколько ступеней вниз. И все равно ощущение от дизельного «Колеоса» очень приятное: машина кажется невесомой, настолько легко она достигает городских 60 км/ч. Да и на трассе проблем не возникает. Расход топлива даже при напористой городской езде не превышает 10 л.

Пожалуй, именно этот двигатель способен подогреть интерес к весьма недурной модели. Ведь, несмотря на все палки в имиджевых колесах, стоит помнить: «Колеос» ближайший родственник «паркетников» марки «Ниссан», чья репутация у наших водителей, на зависть конкурентам, отменная! ЗР



Приятная внешность и классный дизель плюс современные мультимедиа.

Дизель недоступен с системой контроля мертвых зон (Blind Spot Warning), кожаным салоном, люком и премиум-аудиосистемой «Бозе».

Renault Koleos

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4520×1855×1710
Колесная база, мм	2690
Колея спереди/сзади, мм	1545/1550
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная/полная масса, кг	1800/2300
Объем багажника (VDA), л	450
Разгон 0–100 км/ч, с	11,9
Максимальная скорость, км/ч	189
Топливо/запас топлива, л	ДТ/65
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,8/6,2/7,1

ДВИГАТЕЛЬ: Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 127 кВт/173 л.с. при 3750 об/мин; 360 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/60R17, 225/55R18.



Интерьер выполнен из мягкого пластика.

Тачскрин развлекательной системы «R-Линк» с неплохим разрешением также транслирует изображение с камеры заднего вида.



НА ГРАНИ СОБЛАЗНА



Версия за 999 000 рублей комплектуется 16-дюймовыми дисками. На фото – опциональные, на дюйм больше.

Хэтчбек «Вольво-V40 Кросс Кантри» получил дизель и стал доступнее | **Производство** Бельгия | **В продаже** с лета 2013 г. | **От** 999 000 руб. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Константин Якубов

Она стояла под ярким мартовским солнцем и смотрела на мир еще не погасшим биксеноном. Минутой ранее я заглушил кнопкой ее рядную «пятерку», провел рукой по алюминию центральной консоли и покинул превосходное кожаное кресло с мыслью о том, что непременно куплю себе такую машину. Это чувство возникло впервые за три года и спустя десятки испытанных автомобилей. А все потому, что последняя работа Стива Маттина в шведской компании великолепна во всех отношениях: прекрасно выглядит, качеством интерьера не уступает «четырем кольцам», а плотное шасси, адекватное 180 силам бензинового турбомотора, обеспечивает практически «баварский» драйв. Если бы не цена экземпляра в 1 773 800 рублей, у нас наверняка случился бы брак по любви. Но даже стоимость начальной версии (1 189 000 рублей) граничит с расчетом. Прости, «Вольво», но… Встретимся позже.

К радости всех потенциальных покупателей и моей в том числе, «позже» не заставило долго ждать, самостоятельно сделав шаг навстречу

Volvo V40 Cross Country D2

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4370×1783×1470
Колесная база, мм	2646
Колея: спереди/сзади, мм	1552/1540
Объем багажника, л	335–1032
Снаряженная/полная масса, кг	1412/1920
Максимальная скорость, км/ч	190
Разгон 0–100 км/ч, с	12,1
Топливо/запас топлива, л	ДТ/52
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	4,5/3,9/4,1

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 1,6 л; 84 кВт/114 л.с. при 3600 об/мин; 270 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6 (робот).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/50R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Summum, опции.

ЦЕНА: 1 475 900 руб.

клиентам. Под занавес лета билборды запестрели изображением «Кросс Кантри» с новым стартовым ценником – 999 000 рублей. При этом базовое оборудование не урезали, сохранив семь подушек безопасности, двухзонный климат, 5-дюймовый мультимедийный экран, электропакет и легкосплавные диски. Да с похожим набором простой хэтчбек вроде «Фокуса» или «Гольфа» обойдется немногим дешевле! Стало быть, предложение у шведов получилось крайне заманчивым. Спрóсите, в чем же подвох? Просто за эти деньги полýчите машину со скромным 114-сильным дизелем и безальтернативным 6-ступенчатым роботом «Пауэршифт», оставшимся со времен дружбы с «Фордом». Хватит ли «шведке» нового «сердца»? И насколько робот окажется хуже гидромеханики?

Ответ на первый вопрос объявляю без тени сомнения: 1,6-литрового дизеля машине хватает вполне. Благодаря 270 Н·м крутящего момента даже на трассах с новыми ограничениями скорости (130 км/ч) можно быстро ускориться со 100 км/ч для безопасных обгонов, а в городе придется постоянно следить за стрелкой спидометра, дабы не поймать штраф. По ощущениям, «Вольво» набирает сотню заметно быстрее заявленных 12 с, и все мои

Дизельная версия стоит своих денег и непременно понравится тем, кто приобретает бытовой прибор для перемещения тела в пространстве. Но если вышесказанное не про вас, присмотритесь к бензиновым вариантам.

пассажиры единогласно это подтверждают. А вот найти теплые слова для роботизированной коробки ни им, ни мне не удалось. В отличие от обычного автомата, «Пауэршифт» показал себя дерганым малым, поэтому смена ряда в вялотекущем трафике – занятие малоприятное. Одна радость – расход дизельной версии в полтора раза меньше, чем у 180-сильной бензиновой. По результатам недельного цикла, содержащего как утренние пробки, так и марш-броски по пустой МКАД, я привез результат в 7,5 л на сотню.

Итак, дизельный «V40 Кросс Кантри» – отличный автомобиль. Тихий, хорошо оснащенный, в меру быстрый и экономичный. А самое главное – базовая цена не превышает психологически важного миллиона. Но если вы рассчитываете приобрести хэтчбек именно за эти деньги, не повторяйте мою ошибку – не садитесь за руль более дорогих версий. Новый ценник – хитрый маркетинговый ход, призванный заманить вас в салон, где вы непременно потеряете голову и переплатите за мощный мотор или многочисленные пакеты опций. Именно то, первоначальное знакомство с бензиновой версией едва ли позволит мне сделать выбор в пользу более доступной и экономичной новинки. Я наплюю на топливный аппетит, отложу покупку на неопределенный срок или продам правую почку, однако постараюсь не идти при покупке машины на компромисс. Ведь D2 с роботом – это очень хорошо, но T4 с классическим автоматом – намного, намного лучше! ЗР



Интерьер восхитительный. Базовый отличается от представленного меньшей диагональю экрана, иной отделкой кресел, а также отсутствием виртуальных приборов и мультируля.



Робот «Пауэршифт» переключается вниз грубовато, но вполне хорош на повышенных передачах и в режиме кик-дауна.



Породистый, достойно оснащенный автомобиль за разумные деньги. Да еще с качественным интерьером и умеренным расходом!

Робот недотягивает до уровня автомата, а пакеты опций способны поднять цену минимум на треть.



Стиль, оснащение, отменные ездовые характеристики.

Слишком спортивен для седана, непривычно практичен для спорткара.

ХОТ-НЕ-ХЭТЧ

Самый маленький спортседан «Ауди» | **Производство** Германия | **В продаже** с зимы 2013 г. | **От** 1 809 000 руб. | **Автор** Вадим Никишев

Переход «S-троника» – робота с двумя сцеплениями – на любую из шести передач сопровождается звучными отстрелами глушителя: «Брум, бр-р-р-рум!». Но на седане «Ауди-S3» с шестиступенчатой механикой самостоятельно исполнять перегазовки неудобно: педали расставлены широко, а перепад по высоте между газом и тормозом усложняет спортивный твист. Но в остальном…

На первый взгляд, «четыре кольца» нечасто радуют нас четырехдверными «зажигалками» – с ходу на ум приходят хот-хэтчи да «бешеные сараи». Но если вдуматься, быстрых седанов у «Ауди» тоже хватает – это и S4, и S6, и даже представительский S8. И вот S3 в четырехдверном исполнении с той же начинкой, что у трехдверки S3. Только ту представили в Мюнхене, где из всех радостей жизни – лишь скоростные автобаны да сельские дорожки, а на седане дали прохватить по серпантинам Ралли Монте-Карло.

Был бы тут заряженный хэтчбек быстрее? Сказать непросто. Седан длиннее почти на 22 см, из которых три с половиной приходится на увеличенную базу, – но даже в шпильках это вряд ли дало бы фору хот-хэтчу. Четырехдверка тяжелее на 35 кило, однако для 2-литрового турбомотора с отдачей 300 л.с. и 380 Н·м, которым комплектуются обе версии, это семечки. Даже разгон до сотни дается седану всего на одну десятую секунды дольше – на спринт автомобиль с механикой тратит 5,3 секунды. С роботом «S-троник» в режиме «лаунч-контроль», позволяющем стартовать с повышенных оборотов, обе быстрее еще на 0,4 секунды!

Но, может, иной кузов даст выигрыш в распределении массы? Он есть, однако ощутить разницу между пропорцией 60:40 у хэтча и 59:41 у седана даже продвинутому водителю не под силу. Особенно когда вес начинает динамически перераспределяться…

Навигатор – отличный раллийный штурман! Штатная система «Ауди» умеет работать и с «гугл-мэпс» через GSM-модем, и с «зашитой» картографией. В любом случае можно бросить взгляд на выдвижной 7-дюймовый монитор, оценить крутизну виража – и либо нырнуть в него под сброс газа, либо дать 340-миллиметровым передним тормозам осадить S3 под первую передачу.

Опционные 19-дюймовые шины «КонтиСпортКонтакт 5P» впиваются в асфальт. Заниженная на 25 мм подвеска позволяет седану едва заметно накрениться, и под вспыхнувший индикатор максимального давления наддува на панели приборов S3 пулей вылетает из «тещиного языка». Пробуксовка? О чем вы! Полный привод «кваттро» с муфтой «Халдекс» не дает колесам провернуться даже под максимальной тягой. Он же вселяет уверенность, когда «Ауди» соскакивает на неровностях асфальта в напряженном повороте – законы физики не в состоянии побороть ни один из режимов подвески «магнетик райд».

Однако баланс автомобиля выверен! Он не поддается на провокации и не пытается уйти в занос, но при этом не плывет наружу передней осью.

Audi S3 Sedan

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4469×1796×1401
Колесная база, мм	2631
Колея спереди/сзади, мм	1551/1526
Объем багажника, л	390
Снаряженная/полная масса, кг	1430/1980
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А98/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,1/5,8/7,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 221 кВт/300 л.с. при 5500–6200 об/мин; 380 Н·м при 1800–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/40R18.



Интерьер – один в один с хэтчбеком. Чтобы его украсил селектор робота «S-троник», стоит доплатить 70 000 рублей: тогда на разгон до сотни потребуется менее 5 секунд!



На серпантинах, знакомых по Ралли Монте-Карло, седан «Ауди-S3» доставляет немало удовольствия: выносливые тормоза, сбитое шасси, отличный силовой агрегат.

И шасси, и трансмиссия отрабатывают достойно и неидеальное покрытие, и коварные повороты.

При этом «Ауди-S3» неплох и в повседневной жизни. С поправкой на более плотную подвеску и меньший по сравнению с обычными «трешками» клиренс, на нем можно с удовольствием ездить на работу, а в выходные – с семьей на шопинг. Порукой тому и просторный задний диван, пусть не очень комфортный для среднего пассажира из-за развитого тоннеля, и приемлемые 390 л багажника. Не должен отпугнуть даже расход 98-го бензина – по паспортным данным, в городе он не превышает 9,1 л на сотню. И даже за кузов не придется переплачивать – как хэтчбеки о трех и пяти дверях, так и седан в России продают по одной цене. ЗР

Места сзади хватит для троих – база седана на 3,5 см больше, чем у трехдверной S3. Впрочем, как и у пятидверки «S3 Спортбек».



КОНКУРЕНТЫ



Subaru WRX STI
От 2 148 000 руб.

Культовый японский спортседан с 2,5-литровым 300-сильным оппозитником дороже даже с учетом скидок на машины 2011 года. В активе – низкий центр масс (в определенной степени благодаря оппозитному расположению двигателя) и честный полный привод с механическим межосевым самоблоком. По качеству отделки интерьера и оснащению заметно уступает «Ауди-S3».



Mercedes-Benz CLA 45 AMG
От 2 290 000 руб.

Новинка от «звезды» – четырехдверное купе малого класса. Сногсшибательная внешность и ураганная динамика, которую обеспечивает 2-литровый турбомотор мощностью 360 л.с. С места до сотни – всего за 4,6 секунды! Полный привод тут с многодисковой муфтой, как у S3. Технологии и отделка – на уровне «Ауди».

КИТАЙСКАЯ МАТЕМАТИКА

Среднеразмерный кроссовер и бюджетный седан | **Производство** Китай | **В России** с марта 2014 г. – «Олей», с июля 2014 г. – X80 | **От** 400 000 до 450 000 руб. – ориентировочные цены седана «Олей», от 700 000 до 900 000 руб. – кроссовера X80 | **Автор** Максим Гомянин

УЧЕНЬЕ – СВЕТ

Разве так можно ездить?! Водитель нашего автобуса непринужденно разворачивается через сплошную, чуть не задев бортом велосипедистку. Другие машины гудками сгоняют редких прохожих с перехода и останавливаются, только когда на зебре собирается толпа. Однако в этом дорожном хаосе все как-то разъезжаются! Все же восточная культура насчитывает тысячелетия.

Автомобилизация захлестнула Поднебесную подобно цунами. Колесящие по дорогам «фольксвагены», «мазды», «ауди», «тойоты» – всё это китайские машины, собранные на мощностях СП группы FAW (расшифровка аббревиатуры – Первый автомобильный завод). История предприятия началась 15 июля 1953 года: тогда вместе со специалистами ЗИСа в городе Чанчунь заложили первый в стране производственный корпус для сборки грузовиков. Я видел состояние территории современного ЗИЛа, а сейчас стою в цехе легковых машин, которые FAW выпускает под собственным брендом «Бестурн». Это другая планета. Не мешало бы нашим специалистам приехать сюда поучиться. Умные роботы определяют точки сварки у четырех разных моделей, идущих по конвейеру, окрасочное оборудование новейшее… В этих стенах собирают X80 – первый кроссовер в модельной гамме Первого автомобильного.

УРАВНЕНИЕ С НЕИЗВЕСТНЫМ

В дизайне X80 сквозит что-то японское, с кормы он и вовсе похож на «Инфинити-FX». Привлекло отличное, на первый взгляд, качество сборки: зазоры кузова, подгонка дверных панелей в салоне. «Восьмидесятый» разительно отличается от другой китайской продукции, поставляемой в Россию. Вероятно, это результат плотной работы с «Тойотой»: в Чанчуне многие сборочные операции выполняют по японским технологиям.



Данные производителя

Модель	FAW Oley		FAW Besturn X80		
	1.5, M5	1.5, A4	2.0, M6	2.0, A6	2.3, A6
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4485/1660/1465/2525		4818/1835/1862/3062		
колея спереди/сзади	1429/1422		1580/1580		
Объем багажника, л	450		398		
Снаряженная масса, кг	1115		1500	1545	1570
Максимальная скорость, км/ч	180		185	180	190
Топливо/запас топлива, л	А92/48		А95/64		
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	н.д.		н.д./н.д./8,2	н.д./н.д./8,6	н.д./н.д./9,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый				
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		Р4/16		Р4/16
Рабочий объем, см^3	1497		1998		2259
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 6000		108/146 6500		118/160 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135 4400		184 4000		207 4000
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	переднеприводная				
Коробка передач	М5	А4	М6	А6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		«Мак-Ферсон»/независимая		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		реечное с гидроусилителем		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/барабанные		дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/50R15		215/60R17		



Если закрыть эмблему на руле, салон нетрудно перепутать с интерьером какого-нибудь «европейца». Сделать бы дисплей на центральной консоли крупнее, а цифры на нем – контрастнее. А в идеале – установить цветной монитор с навигацией и управлением мультимедиа.

Оснащен X80 богато: четыре подушки безопасности и боковые шторки, система распределения тормозных усилий и система стабилизации, светодиодные ходовые огни и кнопка пуска двигателя.

Не придется искать компромисс между удобством водителя и комфортом задних пассажиров – никто не будет стеснен. Но мелкие недочеты все же налицо: экран борткомпьютера на центральной панели мелкий, а цифры блеклые. Не гармонирует он с интересной панелью приборов, на которой как раз все понятно.

Двухлитровый мотор резво разгоняет переднеприводный автомобиль, а японский вариатор «Айсин» оперативно работает шестью псевдопередачами на прямых и змейках полигона. X80 построили на платформе «Мазды-6» (поколение не называют, но, скорее всего, первое, самое драйверское), потому он, как и прообраз, хорошо стоит на дуге. Правда, если в салоне пять человек, крены увеличиваются. Думаю, стоит сделать подвеску плотнее и адаптировать автомобиль под российские условия, ведь скорости у нас выше, чем в Китае.

РАСЧЕТ ВЕРНЫЙ

Бюджетный седан «Олей» создан, по словам представителя завода, на базе «Фольксвагена-Джетта» (поколение также держат в тайне, но, как я понимаю, речь идет о машине из 1980-х).



Перчаточный ящик оказался узким, влезет разве что папка с бумагами.



Панель приборов напоминает корейские аналоги: информативна и не раздражает глаз.

Раскладной ключ зажигания – как визитка. Но все-таки великоват, а пластик грубый на ощупь.



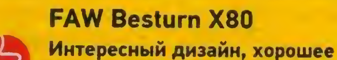
Задний диван с широким выдвижным подлокотником слишком мягок. Зато над головой еще есть немного пространства.



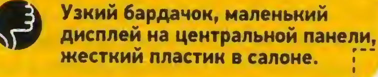
Вскоре к нему присоединится и хэтчбек. Целевая аудитория – молодые покупатели. Специально для них намерены окрашивать кузова в яркие цвета.

Передняя панель такая же нарядная, как и кузов, а вот на щитке приборов красок даже в избытке. В глазах рябит! Пластик отделки жесткий, сам дизайн без изысков, и этого вполне

FAW Besturn X80



Интересный дизайн, хорошее качество сборки плюс резвый силовой агрегат.



Узкий бардачок, маленький дисплей на центральной панели, жесткий пластик в салоне.



Бюджетный седан выглядит симпатично не в последнюю очередь благодаря яркой цветовой гамме.

Красный пластик разбавляет сероватый салон седана. Пиктограммы на кнопках центральной консоли блеклые.





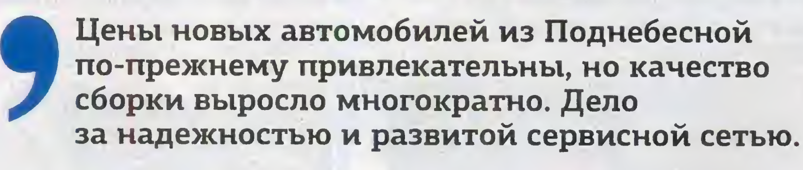
Чересчур вычурно! Считаю, сдержанный стиль пошел бы панели больше.

Кроме пятиступенчатой механики предлагают и автоматическую трансмиссию.



Хэтчбек смотрится цельно и гармонично. Он тоже вскоре дебютирует в России.





Цены новых автомобилей из Поднебесной по-прежнему привлекательны, но качество сборки выросло многократно. Дело за надежностью и развитой сервисной сетью.

ожидаешь от машины невысокой ценовой категории. Но почему вместо USB-порта здесь мини-USB? Чтобы вставить флешку с музыкой, придется покупать переходник.

Сажусь на сиденье и сразу вспоминаю редакционный «Лифан-Солано», с которым прожил больше полугода. Сиденье «Олей» обтянуто похожим кожзамом, подогрев не предусмотрен, – значит, зимой обивка станет ледяной, а летом к вспотевшей спине прилипнет одежда. Я предпочел бы обычный тканевый салон и обогрев в базе.

Как ни старались китайцы повторить европейское решение задачи, в движении «Олей» не напоминает «Джетту». Рулится он скорее как «Лада-Приора»: запоздалые реакции, курсовые вольности... Чудес в точных науках не бывает – все же «Олей» гораздо дешевле «немца». Хэтчбек с автоматом показался более цельным и внешне, и по ездовым характеристикам. Четырехступенчатый автомат (тот же «Айсин») плавно переключает передачи, но при этом машина кажется резвее, а руль – информативнее. Да и тормоза по сравнению с той же «Приорой» много лучше.

ЗАДАЧА РЕШЕНА?

«FAW-Олей» – очередное и, надо сказать, вполне конкурентоспособное предложение, которое наверняка займет свою нишу в российских регионах. Ну а X80, принадлежащий к чрезвычайно популярному у нас классу, способен выстрелить по-настоящему. Теперь китайская наука оперирует не только доступными ценами, – к ним постепенно прибавляется то, чего так остро не хватало: неплохой дизайн и хорошее качество сборки. Но теорема еще не доказана. Какова надежность новинок? Как намерены укреплять имидж бренда в России? Над этими задачками еще предстоит поработать! ЗР

FAW Oley



Два типа кузова, вместительный багажник, коробка-автомат.



Салону не хватает стиля, пиктограммы на кнопках передней панели нечеткие.

ПОД КРАСНЫМ ЗНАМЕНЕМ

Помимо работы с зарубежными партнерами, выпуска собственных грузовиков и легковушек группа FAW строит автомобили под брендом «Хунцы» («Красный флаг») для высших партийных руководителей. Они собраны в заводском музее компании. Экспозиция закрытая, и мы стали первыми российскими журналистами, попавшими сюда. Перед вами лишь часть экспонатов, остальные вы можете увидеть в iPad-версии журнала.

«Хунцы-HQE» – концепт представительского седана образца 2009 года. Под капотом 6-литровый V12 – первый мотор такого объема и конфигурации, разработанный в Китае. При низкой нагрузке он отключает цилиндры для экономии топлива. Серийный автомобиль на базе концепта планируют выпускать как с короткой колесной базой (L7), так и с длинной (L9).

«Дунфын-CA71» («Золотой дракон») – первый легковой автомобиль, построенный в Китае – 21 мая 1958 года. Мотор сделан по образцу «Мерседес-Бенца», а кузов и шасси позаимствованы у французской «Симки-Ведетт».





В начале 1960-х стартовала работа по созданию бронированного автомобиля для высших государственных чиновников. «Хунцы-CA772» представили в 1966 году. Этот экземпляр, значащийся под седьмым номером, подготовили для первого председателя компартии Китая Мао Цзэдуна. Табличка рядом с экспонатом гласит: «...это был самый безопасный автомобиль того времени».

АЛЬФА-САМКА

Сверхлегкое среднемоторное купе Alfa Romeo 4C | **Производство** Италия | **Цена** в Европе от 50 500 евро | **В России** с 2014 г. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автора и «Альфа Ромео»

ЗР! + 10 фото + 1 видео

Инструкция на странице 11



Казалось, время замедлилось в несколько раз, краски стали ярче, а звуки острее. Я взглянул на сидящего слева коллегу и понял: он напуган не меньше меня. Остановка с двухсот километров в час показалась нам чем-то невероятным, тормозной путь слишком длинным, а тряска на стыках просто чудовищной. Но вот за спиной поутих голос турбин, время вернулось в обычное русло.

«Успели, остановились! – пронеслось в голове. – И за что мне так часто выпадает бывать пассажиром?!»

Отстегнув оранжевый ремень безопасности, удерживавший меня в кресле «Рекаро» на протяжении трех последних часов, вытер пот с лица и облегченно вздохнул – «Эрбас-А321» замер у рукава аэропорта Мальпенса в пригороде Милана.

В семидесяти километрах отсюда, в тихом местечке Балокко, расположился испытательный трек «Альфа Ромео», где вечером предстояла мировая премьера суперкара 4С.

ЗАБУДЬТЕ ВСЁ

Яркое пятно экрана, установленного прямо на трассе и демонстрирующего этапы создания и характеристики 4С, выглядит микроскопическим в кромешной тьме, нависшей над пятьюстами гектарами фиатовского полигона в Балокко.

И пускай некоторые из этих фактов поначалу кажутся совершенно невероятными, ты понимаешь, что глава бренда (Европа, Ближний Восток, Африка) и ведущий нынешней презентации Луи-Карл Виньон, несмотря на созвучность имени с известным британским сказочником, не сочиняет и даже не преувеличивает.

Ты с трудом веришь тому, что разгонной динамикой новинка с всего-навсего 1742-кубовым мотором способна противостоять едва ли не лучшим суперкарам планеты. И еще труднее понять, как применяемые в ее производстве формульные технологии не вывели стоимость проекта в открытый космос. Тем не менее и то и другое – чистая правда, ведь «Альфа» расправляется с первой сотней за 4,5 секунды, а стоимость базовой версии в Германии, где дилеры уже принимают заявки, – 50 500 евро.

«Сейчас все поймете», – с хитрой улыбкой произносит г-н Виньон, щелкает пальцами, и слайд на экране сменяется новым.

Коль скоро разработку 4С вели с нуля, а инженерам предоставили свободу выбора концепции, компания решила: именно уменьшение массы, а не увеличение мощности



По удобству этот интерьер выигрывает у «Лотоса-Эксайдж», но от салона «Каймана» отстает на порядок.

Панель приборов интерактивная. Помимо основных показаний на экран выводится второстепенная информация вроде диаграммы перегрузок и давления в шинах.



Лепестки удобны и вращаются вместе с рулем. Впрочем, даже в автоматическом режиме робот TCT отлично справляется со своей задачей.



Климатический блок будто позаимствовали у «Панды» или другого дешевого автомобиля. Кондиционер для 4С – опция.



позволит запустить доступный, но обжигающе быстрый спорткар. А поскольку все необходимые слагаемые у концерна уже имелись, процесс создания 4С набирал ход стремительно.

За основу взяли углепластиковый монокок (та самая формульная технология «препрег»), выпекать который поручили опытной в этом деле компании «Адлер пластик». Для последующей сборки автомобилей привлекли завод «Мазерати» в Модене с его богатейшим спортивным наследием и беспрецедентным контролем качества. Да и остальные материалы этой «Альфе» подбирали особенно тщательно: широко использовали сталь, силовой каркас сделали из алюминия, кузовные панели из листового ламинированного компаунда, а крылья и бамперы из полимеров. Даже боковые стекла здесь на 10% тоньше, чем у обычных авто, а толщина ветрового – рекордные 4 мм! Разумеется, общие результаты феноменальны: масса машины – 895 кг, а голого монокока – вовсе 65 кг!

Но и на этом влюбленные в свое дело «рагацци» не остановились. Прежде чем занять место в базе 4С, силовой агрегат от «Джульетты» был в корне переработан силами лучших мотористов концерна. Чугунный блок заменили алюминиевым, получив 22-килограммовый выигрыш в массе, а мощность довели до 240 л.с. благодаря многоточечной системе впрыска и заново настроенному выпуску. В результате на каждую из развиваемых «Альфой» «лошадок» приходится лишь 3,7 кг – на 400 г меньше, чем у «Порше-Кайман S»!

Добавьте сюда выверенную развесовку (соотношение масс, приходящихся на переднюю ось и на заднюю,

составляет 40:60), не забудьте прекрасную аэродинамику, которая препятствует возникновению подъемной силы даже на больших скоростях, – и перед вами предстанет великолепная «Альфа Ромео-4С». Машина, преодолевшая «Нордшляйфе» за 8 минут 4 секунды. Шедевр итальянского дизайна, торжество инженерной мысли, мечта любого «альфиста» и превосходная приманка для того, кто еще не успел им стать.

«А теперь забудьте все, что вы слышали, – тихо произносит Виньон. – Не зацикливайтесь на цифрах и выбросьте из головы итальянский дизайн. Просто садитесь за руль и слушайте, как бьется ваше сердце. Ведь ощущения – это единственное, что по-настоящему важно».

НЕ ПОТЕРЯЙТЕ ГОЛОВУ

«Альфа Ромео-4С» обладает непростым характером и успела проявить его прежде, чем я очутился за скошенным под колени рулем. Стоило поднять крышку багажника, чтобы пристроить рюкзак и камеру, как сильнейший удар по голове едва не сбил меня с ног! Нет, не грабят и не убивают. Давно же я не встречал багажных дверей без гидравлических упоров! Вы тоже? Спасибо сверхлегким материалам – отделался шишкой. Ай да «Альфа»! Похоже, даже в самых элементарных вопросах придется быть с тобой начеку.

Несмотря на мои достаточно компактные габариты, попасть в водительское кресло оказалось задачей не такой уж простой: широченный углепластиковый порог, уши боковой поддержки низко установленных спортивных «ковшей». А ведь и посадка не сахар!



Педали напольные, узел компактный.

В дополнение к кнопкам выбора трансмиссионных режимов на центральной консоли расположили блок управления стеклами и зеркалами, кнопку аварийки и джойстик режимов системы DNA (Dynamic, Natural, All-weather).

Кресла широкие и жесткие, а пассажирское вдобавок намертво привинчено к полу.

«Альфа 4С» компактна: 3989 мм в длину и 1864 мм в ширину. А высота купе лишь немногим больше метра.



Кожаной петле я предпочел бы жесткую ручку, способную дать опору в крутых виражах.

Не берусь оценивать качество кожи в целом, но валик боковой поддержки, который вы задеваете при посадке в автомобиль, при пробеге 3000 км уже протирается.

Бардачком служит кожаный карман с застежкой, расположенный между передними сиденьями.

Посмотрите, какие изящные дверные ручки. Всё ради аэродинамики!

110 л и обычная штанга вместо гидравлических упоров. Берегите голову!

Во-первых, сиденья чересчур жесткие; с первых же километров понимаешь, что в дальней дороге устанешь в момент. Во-вторых, валики боковой поддержки широки, а люди стройного сложения обречены болтаться из стороны в сторону даже в мало-мальски крутом повороте. И если у водителя на этот случай имеется руль, то бедняге пассажиру категорически не за что держаться.

Дверная петля наподобие ручки старомодного чемодана едва ли послужит точкой опоры, да и упереться ногами в специальную подставку выйдет лишь у сравнительно высоких, ведь кресло привинчено к полу и не перемещается в продольном направлении. Хотя я всецело одобряю выбранную итальянцами концепцию, это – перебор. Впрочем, чего еще ждать от бескомпромиссного среднемоторного купе, в базовой комплектации которого нет даже кондиционера?

Правый подрулевой рычажок на себя, педаль в пол… и рационализаторское ворчание заглушает грубый

ИСТОРИЯ И КОНКУРЕНТЫ

Предшественницу 4C – модель «8C Компетиционе» выпускали с 2007-го по 2010 год. Машина с углепластиковым кузовом значительно крупнее (4381 мм в длину) и почти вдвое тяжелее (1585 кг) новинки. В движение ее приводит расположенный спереди 4,7-литровый V8 мощностью 450 л.с. Привод задний. Выпустили лишь 500 экземпляров 8C с кузовами купе и спайдер.

Что касается прямых конкурентов итальянской новинки, я выделил бы «Лотос-Эксайдж» и «Порше-Кайман». Первый особенно близок по габаритам (длина 3797 мм до рестайлинга 2011 года и 4052 мм после) и концепции: алюминиевый монокок, защитные дуги из стали, около тонны живого веса, расположенный в базе двигатель «Тойота» (192–350 л.с.), задний привод, очень похожая развесовка (38:62) и минимум удобств.

«Кайман» прекрасно подойдет на роль повседневного автомобиля – он не в пример комфортабельнее «Альфы», крупнее (4380 мм), мощнее (275–325 л.с.) и тяжелее (1340 кг), однако практически не уступает сопернице в разгонной динамике, а его кузов из алюминия и магниевых сплавов весит всего 236 кг.

«Альфа 4С» плохо приспособлена для повседневной езды, зато безупречна на треке и дарит опытному водителю кучу эмоций на извилистых серпантинах, заставляя по-настоящему себя укрощать.

Углепластиковый монокок весит всего 65 кг. К нему крепят алюминиевый каркас и лишь затем сверху навешивают кузовные панели.

и самоуверенный голос всего лишь рядной «четверки», которая в компании 6-ступенчатого робота с двумя сцеплениями TCT (Twin Clutch Transmission) способна на чудеса. То, что раздражало еще пару минут назад, становится несущественным. А внимание без остатка достается удобнейшему рулю, короткоходным педалям и участку трассы перед глазами.

На заводском испытательном треке 4С чувствует себя как рыба в воде – с феноменальным упорством цепляется разноширокими шинами за апекс, потрясающе эффективно замедляется с 250 км/ч в конце стартовой прямой. И лишь при откровенно быстром заходе в поворот пытается уехать симпатичной мордашкой наружу. Двухрычажная подвеска спереди, стойки «Мак-Ферсон» сзади – управляемость фантастическая! Мне настолько комфортно с этой машиной, что начинает казаться, будто вместе мы можем всё!

Впрочем, за воротами гоночной трассы ситуация резко меняется: на профилированном итальянском асфальте «Альфа» дает понять, что ее недавнее дружелюбие – скорее исключение, чем данность. Лишенный какого-либо усилителя руль, радовавший пять минут назад удивительно чистой обратной связью, начинает судорожно гулять в руках, транслируя каждую дорожную трещинку, а быстрый пилотаж становится не таким уж безопасным. И знаете, это – прекрасно!

«Альфа» живая! По-настоящему. У нее есть душа и свой неповторимый характер. Да, она будет держать вас в напряжении, как только покрытие под колесами немного испортится, заставит продумывать каждый шаг, не раз огорчит неудобными креслами и дешевым пластиком и даже приложит крышкой багажника. Но именно так и должно быть. Это традиции, визитная карточка бренда – часть его многолетней и весьма любопытной истории. И я очень рад, что 4С не стала еще одним «Кайманом» (в самом хорошем смысле) и займет достойное место на ее страницах. ЗР


Любители компактных среднемоторных купе отныне могут мечтать не только о «Каймане» или «Лотосе-Эксайдж».


Слишком громко и жестко. Местами излишне дешево.

150 рублей за 18,6 км – самая высокая цена в России за проезд по платному участку. Первенство пока удерживает недавно открытый обход вокруг подмосковного города Одинцово.



59 500 евро стоит гоночная модификация купе БМВ 2-й серии. Трехлитровая «шестерка» развивает 333 л.с. вместо 326, установлены каркас безопасности, механический дифференциал повышенного трения и дополнительные аэродинамические элементы.



ПРОГУЛКА НА ВОЗДУХЕ

Вслед за купе баварцы приготовили открытую модификацию новейшей «4-й серии». Вопреки вернувшейся моде на тканевые крыши, в БМВ сохранили жесткий складной верх. Три секции меняют положение за 20 с на скорости до 18 км/ч. Объем багажника достигает 370 л – на 20 л больше, чем у покидающего рынок кабриолета 3-й серии. Складная спинка заднего сиденья позволяет перевозить длинномеры. Как принято, машина стала больше, просторнее и при этом легче. В базовой комплектации «четверка» получила передние сиденья с интегрированными ремнями безопасности. Впервые для баварской модели доступны кресла с обогревом области шеи для водителя и переднего пассажира. К началу продаж (вероятно, весной) для кабриолета подготовят три двигателя.

МЕЖДУ ДВУХ МИРОВ

Ярко-красный «Сузуки-Кроссхайкер» – полуавтомобиль-полумотоцикл. От первого он взял двухдверный четырехместный кузов и вариатор, от второго – разомкнутый руль-штурвал, не требующий перехвата при маневрах. Поэтому реакции машины должны быть максимально быстрыми и резкими. А литровый трехцилиндровый двигатель и так на стыке авто- и мотомира. Сюда же можно отнести снаряженную массу в 810 кг. Впрочем, чего еще ожидать от фирмы, которая всегда ставила мотоциклетные приоритеты выше автомобильных? А если смотреть на концепцию серьезно, перед нами предвестник маленького кроссовера «Сузуки».





АМЕРИКАНСКИЙ СТАНДАРТ

Осенью 2014-го в США поступит в продажу новое поколение «Шевроле-Колорадо», которое основано на одноименной модели, выпускаемой для других рынков в Таиланде. Пикап длиной до 5713 мм предложат в трех комплектациях, с моно- или полноприводной трансмиссией. Базовый мотор – скромная по американским меркам 2,5-литровая 193-сильная «четверка». Более привычный вариант – 3,6-литровый V6 в 302 силы. С 2015 года к ним добавится турбодизель 2,8 л. Со всеми двигателями агрегатируется 6-ступенчатый автомат. В арсенале модели новый мультимедийный комплекс и широкий перечень средств активной безопасности.

БЫТЬ БИТОМ

Двадцать лет назад у «Хонды» был крохотный родстер «Бит» с расположенным в базе 660-кубовым двигателем. Сегодня он переродился в опытную двухместную модель S660. Трехцилиндровый турбомотор с поперечным расположением, стильный интерьер, отточенная управляемость при скромном аппетите – достаточные ингредиенты для успеха. Возможно, этой машиной японцы рискнут представить культуру компактных кей-каров в других странах.



2 декабря возобновился серийный выпуск автомобилей «Сааб». Пока с конвейера в шведском Трольхеттане сходят седаны прежней модели 9-3 с бензиновыми двигателями.





ВНИМАНИЕ, МОТОР!

На АВТОВАЗе стартовала сборка лицензионных двигателей «Рено-К4М» (1,6 л, 105 л.с.) и механических коробок передач. Пока их устанавливают на «Ладу-Ларгус» и «Ниссан-Алмера», в перспективе они появятся и на других моделях концерна «Рено-Ниссан», планируемых к выпуску в Тольятти. На АВТОВАЗе будут собирать до 300 тыс. двигателей в год. Уровень локализации выпускаемых моторов вырастет до 80%, когда на заводе освоят технологию литья и механической обработки деталей.

ДВОЙНОЙ УДАР

С 2016 года субкомпактные модели будут проходить крэш-тесты по новой методике EuroNCAP. Для первого удара возьмут машину в базовой комплектации. Если в такой версии она заработает максимальные пять звезд, то испытания на этом закончатся. В противном случае эксперты разобьют экземпляр с более щедрым набором средств безопасности, предлагаемым за отдельные деньги. Изменение в правилах наглядно покажет пользу от дополнительных ассистентов и подушек безопасности и одновременно заставит производителей включать их в базовый уровень оснащения.



40 календарей «Пирелли» создано за полвека. С 1975-го по 1984-й он не издавался из-за глобального спада в экономике, вызванного арабо-израильской войной и нефтяным кризисом. Тираж огласке не подлежит, в продажу календарь не поступает. Издание рассылается VIP-персонам, включая королевские семьи и членов правительств.



31 всемирно известный фотограф работал над шедеврами «Пирелли». Девять из них участвовали в съемках календаря дважды. Среди фотографов четыре женщины. Фотографом календаря 2011 года выступил известный модельер Карл Лагерфельд.



ЗР! + 1 видео
Инструкция на странице 11

Глава «Пирелли» Марко Тронкетти Провера и София Лорен на торжественной церемонии празднования 50-летия календаря.

КАЛЕНДАРЮ «ПИРЕЛЛИ» ПОЛВЕКА

При упоминании «Пирелли» у автомобилистов возникают ассоциации с покрышками и гонками Формулы-1, у людей искусства – с всемирно известным календарем, которому в этом году исполнилось 50 лет. Журнал «За рулем» пригласили на торжественную церемонию, проходившую в Милане – европейской столице моды, родном городе «Ла Скалы» и «Пирелли». Юбилейное издание оказалось большим сюрпризом. В этом году увидел свет неопубликованный календарь 1986 года, над которым работал известнейший фотограф того времени Хельмут Ньюман. Годом ранее итальянское и британское подразделения «Пирелли» допустили оплошность: Лондон заказал календарь Берту Стерну, организовавшему съемки в Англии, а Милан поручил дело Ньюману. Тот выбрал для антуража Монте-Карло и пейзажи Сиены, но формально не закончил контракт по семейным обстоятельствам.

Наконец-то опубликованная версия Ньюмана включает 12 черно-белых фотографий, дополненных 29 снимками закадровой работы.

Страницы юбилейного календаря 2014 года.



ПЕРВЫЙ КАЛЕНДАРЬ

Первый календарь «Пирелли».

Идея создания календаря родилась не в Италии. Она принадлежала британскому подразделению «Пирелли», решившему сделать новогодний подарок особо почитаемым клиентам. Пригласили успешного молодого фотографа Роберта Фримана, известного по снимкам группы «Битлз». Первый календарь снимался на Майорке, моделями служили в основном молодые и неопытные натурщицы, которых фотографировали на фоне экзотических пляжей и на лоне природы. Со временем календарь перестал быть корпоративным сувениром для ключевых клиентов и превратился в эксклюзивное издание для избранных получателей.



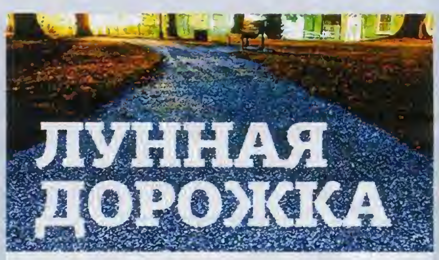
Роберт Фриман, фотограф первого календаря «Пирелли» 1964 года, смог приехать на торжества в Милан.

Материалы рубрики подготовил Дмитрий Золотарев.

ИЗОБРЕСТИ КОЛЕСО

Автомобиль, в равной мере подходящий как для поездок по городу, так и для преодоления бездорожья, – мечта каждого водителя. А ведь для этого сгодится любая машина, нужно лишь установить на нее подходящие колеса. Изобретатель Аким Нгвеня, студент лондонского Королевского колледжа искусств, предложил новый тип движителя – «роудлесс». Телескопическая ступица изменяет свою длину, а закрепленные на ней спицы преобразуют геометрию колеса (и ширину, и диаметр) в зависимости от дорожных условий. Принцип действия – как у ромбового домкрата: чем больше стягиваешь центральную часть, вращая ручку, тем выше тянется домкрат. Таким образом можно изменять дорожный просвет и пятно контакта покрышки с покрытием. Осталось только заставить протектор на ходу менять рисунок, а резину – свойства, и готово колесо для любых дорог и погодных условий.





ЛУННАЯ ДОРОЖКА

Зачем тратить энергию на освещение дорог, если дороги сами могут себя освещать? Компания «Про-Тек Сёрфейсинг» разработала спрей «Старпас», который, будучи распыленным на бетон, асфальт или любую твердую поверхность, дает сине-зеленое свечение в ночное время. «Старпас» наносят в три слоя: сначала полиуретановое основание, далее светопоглощающие частицы, а сверху финишный водонепроницаемый слой с отличными противоскользящими свойствами. Потребуется всего полчаса, чтобы обработать 150 м² дороги, и уже через четыре часа по ней можно ездить. Днем материал накапливает ультрафиолетовое излучение, а с наступлением сумерек начинает светиться.

НАПЕЧАТАТЬ АВТОМОБИЛЬ



...решили канадские инженеры, работающие над проектом URBEE 2. Для изготовления кузова и даже интерьера использовали 3D-принтер, создающий по цифровой модели физический объект методом послойного нанесения материала. Получился трехколесный автомобиль с гибридной установкой и электрическими двигателями, один из которых служит генератором и стартером для ДВС, а два других вращают передние колеса. На этой чудо-технике братья Кор и их пес Купидон планируют пересечь Америку с запасом топлива 10 галлонов (37,85 л) при среднем расходе 0,81 л/100 км. Такой же пробег от Сан-Франциско до Нью-Йорка в 1903 году совершили Горацио Нельсон Джексон, его механик Сьюэлл К. Крокер и подобранный по пути пес Бад, потратив 800 галлонов топлива.

КАЖДЫЙ ЗА СЕБЯ

Одна из приоритетных задач, стоящих перед конструкторами двигателей, – научиться гибко управлять газораспределением. Увы, быстрому изменению высоты подъема и момента открытия клапана препятствует механическая связь между распределительным валом и клапаном. В недалеком прошлом вместо вала предлагали управляющие соленоиды для каждого клапана, но до массового производства дело так и не дошло. Компания «Камкон отомотив» нашла иное решение: снабдить клапаны отдельными модулями с высокоточными и быстрыми электродвигателями и десмодромным механизмом (привод, обеспечивающий не только открытие, но и закрытие клапана без помощи пружины). В этом случае удается регулировать фазы газораспределения и ход клапанов до 100 раз за пол-оборота коленвала. Классический четырехтактный двигатель, оборудованный подобной системой, может переходить для кратковременного увеличения мощности в двухтактный режим, а ради снижения выбросов и расхода топлива менять цикл Отто на цикл Миллера. Кроме того, с такой схемой гораздо легче реализовать отключение нескольких цилиндров при малых нагрузках. Да и работает механизм тише традиционного.



В СТИЛЕ ФЬЮЖН



Американский «Форд-Фьюжн», который мы все ждем в России под именем «Мондео», получил заряженную версию от компании «Фулл-Рейс Моторспортс». Благодаря новому турбокомпрессору «Борг-Уорнер», более производительному интеркулеру и выхлопной системе отдачу 2-литрового мотора серии «Экобуст» удалось поднять до 400 л.с. и 350 Н·м. Под стать возросшим динамическим возможностям изменили шасси, установив заниженную подвеску. Интерьер заново обшит кожей, а панель приборов щеголяет встроенным 7-дюймовым планшетным компьютером с ОС «Андроид».

ОТДЖУЧИЛИ

После «Ниссана-Джук R» с 485-сильным мотором от суперкара GT-R серийный «Джук Нисмо» не впечатляет. Чтобы хоть немного приблизить его к сумасшедшему прототипу, ателье «Зеннер тюнинг» предлагает заменить интеркулер и заново прошить «мозги» 1,6-литрового турбодвигателя. Прибавка небольшая, около 12%, но все же 225 л.с. и 275 Н·м – неплохо для компактного кроссовера. Но и это не всё! Дизайнеры слегка подретушировали внешность версии «Нисмо», а инженеры установили заниженные на 35 мм пружины и обули оригинальные диски в шины «КонтиСпортКонтакт 5Р» 255/30R20.



ГОЛУБОЙ ВАГОН



Конечно, серийный проект компании «Поулстар» на базе универсала «Вольво-V60» далек от прошлогоднего концепта (ЗР, 2013, № 1). Нет здесь полутысячи «лошадей» и бескомпромиссной механики. Но и тех 350 сил и 500 Н·м, что удалось без глубокого вмешательства снять с 3-литровой рядной «шестерки», вполне достаточно. Разгон до сотни у машины с автоматом занимает всего 4,9 секунды, а максимальная скорость искусственно ограничена 250 км/ч. Останавливают 1,8-тонный «сарай» тормоза «Брембо» с 6-поршневыми передними суппортами, а сцепление с дорогой гарантируют шины размера 245/35R20.



РАКЕТА ДЛЯ ТРЕКА

Что такое КТМ X-Bow GT? Открытый всем ветрам спортснаряд для получения удовольствия на автодроме приводит в движение фольксвагеновская турбо-«четверка» объемом 2,0 л и мощностью 285 л.с. При сухой массе 850 кг – более чем достаточно! Но не всем. Ателье «Виммер» предлагает увеличить отдачу до 435 л.с., и тогда разгон до сотни сократится до 3,3 секунды, а на спринт до 200 км/ч хватит 11,7 секунды. Максималка, правда, увеличилась незначительно и достигает 246 км/ч, но попробуйте усидеть в родстере и на такой скорости!



ВСТРЕТИМСЯ ЗАВТРА

Представляем наиболее интересные новинки, которые появятся на мировом и российском рынках в этом году.

Марка	январь	февраль	март	апрель	май	июнь	июль	август	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь
Акура			MDX, RDX						серийный NSX			
Альфа Ромео											Спайдер	
Ауди	A8 рестайлинг			RS3	A3 кабрио				TT V3			
БМВ	X4		1-я серия	M3/M4		i3 и i8	2-я серия		X1, X6			
Вольво				XC90	V60 гибрид							
Датсун												
Джип					Чероки						Вэгонир	
Инфинити				Q30	Q50							
Кадиллак	ATS-V, ATS			Эскелейд								
Киа	Соул, Оптима рестайлинг			Церато Куп								
Крайслер	200											
Лада						Гранта	Калина Спорт					
Лексус	RC		NX	CT рестайлинг								
Ленд-Ровер			Рейндж-Ровер удлиненный									
Мазда			2 (хэтчбек)								CX-3	
Мерседес-Бенц			B-класс рестайлинг	C-класс GLA		A-класс Фирматик			S Купе, V-класс Пульман			
Мини				хэтчбек								
Мицубиси	L200						Аутлендер					

Ниссан	NISSAN			Патруль	X-Трейл		Кашкай		Теана	Террано			
Опель		Мерива рестайлинг			Каскада	Адам				Антара			
Пежо	PEUGEOT	2008				308							
Порше				911 Тарга	Макан								
Рено	RENAULT			Дастер 4х4 АКП					Логан, Сандеро	Эспас			
Ситроен	CITROËN		C4 Кактус	C4 Пикассо/ Гранд	DS X7, DS4								
Сеат	SEAT			Леон Купра	Леон ST								
Субару		WRX STI		WRX	Леворг								
Сузуки		Нью SX4											
Тойота	TOYOTA	Прадо рестайлинг		Айго, GT 86 гибрид									
Фольксваген		Фаэтон рестайлинг			Гольф				Гольф Спортсвен	Пассат рестайлинг, Тигуан			
Фиат	FIAT	500X				500L							
Форд	Ford	Эдж		Фокус рестайлинг	Мондео / Эскорт, Ка		Мустанг	Экоспорт		S-MAX			
Хёндэ	HYUNDAI			Генезис	Элантра рестайлинг								
Хонда	HONDA	Сивик фейслифтинг	Сивик Турер	CR-U		Сивик Тип R							
Шевроле				Малибу рестайлинг, Тахо			Корвет		Нива				
Шкода	SKODA	Йети рестайлинг, Октавия RS, Октавия			Рапид			Октавия Скаут		Фабия			
Ягуар	JAGUAR	XJ рестайлинг		F-Тип (купе)						XS (седан)			

– старт продаж в России. – выход модели на европейский рынок. – мировая премьера на автосалоне.

ТЕСТЫ

ДЕД МОРОЗ И ЛЕТО **102**
Морозим дизтопливо

СПАСЕНИЕ ЗАМЕРЗАЮЩИХ **104**
На что годится антигель

КОЛЕНКАМИ НАЗАД **107**
«Калина» и «Камаро» попятились на «Смоленском кольце»

ПЛАСТИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ **110**
Чем очистить пластмассу

ПОДАЙТЕ НА ПИТАНИЕ **112**
Пуск по проводам

РУКА РУКУ МОЕТ **116**
Оттираем руки

ОБЫГРАТЬ БАВАРИЮ? **118**
Что общего у «Кадиллака-ATS» с БМВ-328i xDrive



ЗА РАМКИ! **93, 118**

Двадцать семь миллионов рублей на четверых | **Соперники** BMW X5, Mercedes-Benz ML 500, Porsche Cayenne Turbo S, Range Rover Sport Supercharged | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** Александр Кульнев

В последние предновогодние месяцы сегмент полноразмерных люкс-вседорожников заметно помолодел – на российский рынок вышли БМВ-X5 и «Рейндж-Ровер Спорт» новых поколений. Сильнейшие игроки, претендующие на ведущие позиции. Насколько обоснованны их претензии? Выясним в сравнении с «Порше-Кайен» и «Мерседес-Бенцем ML» – они неизменно пользуются спросом у поклонников полноприводной роскоши. Между прочим, цена квартета

МОГУЧАЯ КУЧКА



участников приближается к 27 млн рублей – это самый дорогой групповой тест в истории нашего журнала! Совокупная мощность всех четырех машин – 1918 л.с. Еще один рекорд!

ИКС-ФАЙЛ

Месяц назад я был на презентации нового X5, однако взятый на тест автомобиль мне незнаком: в Италии удалось поездить только на дизельных версиях, а теперь в моем распоряжении бензиновая.

Прошло совсем немного времени, а я уже соскучился по «икс-пятому», салон которого очаровал уютом и комфортом. Вот и сейчас восторгаюсь эталонной эргономикой. Особо отмечу сверхудобные кресла: плотные, с внятной боковой поддержкой – в таких даже после многочасовой поездки водитель свеж как огурчик. Отдаю дань удобной системе iDrive и шикарному по размерам и качеству картинки цветному монитору – на нем хоть кино смотри. Звучание 16 динамиков «Банг энд Олуфсен» вытянет и не такое. В отличие от конкурентов, БМВ снабжен проекцией приборов и навигатора на ветровое стекло – основная информация всегда перед глазами водителя. Причем высоту расположения картинки можно менять, равно как и угол ее наклона. Впрочем, лишний раз взглянуть на панель приборов тоже не грех: комбинация и информативность шкал идеальны.

Бензиновый битурбомотор V8, в отличие от дизельных версий, изрядно прибавил в мощности – на 43 л.с. Динамика – зверская! Машина рвет с места

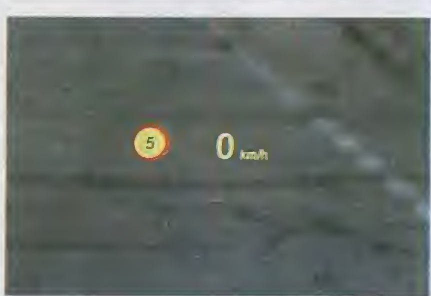
Центральная консоль слегка повернута к водителю. Это создает в интерьере ощущение кокпита.

Баварцы довели систему iDrive до совершенства – уже через минуту уверенно управляешься с шайбой-селектором.

Кресла БМВ признали удобными все до единого участники тестовой группы.

Расположение шкал отработано годами: наглядно, лаконично и со вкусом.





Проекция данных на ветровое стекло предлагается только на БМВ.





Выдвижной валик делает сиденье комфортным для длинноногих водителей.

BMW X5

Третье поколение модели легендарного кроссовера дебютировало в 2013 году. Выпускается в США.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 4,4 л (450 л.с.); дизельные, 3,0 л (249 либо 381 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 8-скоростной автомат.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 3 100 000–4 295 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 4,4 л, 450 л.с., автомат, 6 065 842 руб.*

**Данные всех машин теста собраны в конце ноября 2013 года.*

без промедлений. Р-раз, и ты уже превысил допускаемый правилами максимум скорости. Причем мотор на разгоне поет спокойно, без надрыва. Отдельная похвала классно настроенному автомату, который живет на одной волне с мотором и всегда включает ту передачу, которая нужна в данный момент. В режимах *Comfort* и *Eco Pro* коробка работает плавно, однако в *Sport* и *Sport+* смена передач происходит резко, для кого-то даже чересчур. Но ведь вы неспроста купили машину с V8, не так ли?

На хорошей дороге X5 только радует. Быстрые реакции на действия рулем, небольшие крены – живой автомобиль! Но как только покрытие под колесами становится среднероссийским… Жестко, очень жестко! Незамеченными остаются разве что совсем микроскопические трещинки на асфальте. Во всех других случаях тряска в салоне чувствуется, и еще как. На маршруте, который я до этого проезжал на трех других машинах, БМВ вынуждал поддерживать меньшую скорость – при его-то потенциале! Да и подскоки кузова на волнах омрачают радость от вождения, – но, к чести «икс-пятого», он продолжает держать

Интерьер «Мерседеса» смотрится проще, чем у соперников. Может, переднюю панель стоило обтянуть натуральной кожей?

Правая нижняя шайба появляется при заказе пакета On&Off Road.

Кресла с минимумом регулировок. Но сидеть в них очень даже удобно.

К приборам претензия только одна: из-за чрезмерно жирного шрифта цифры на спидометре «слипаются».



Mercedes-Benz ML 500

Третье поколение ML вышло в свет в 2011 году. Производится в США.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,5 л (249 л.с.), 3,0 л (333 л.с.), 4,7 л (408 л.с.), 6,3 л (525 л.с.); дизельный, 3,0 л (249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 7-ступенчатая.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 2 960 000–5 400 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 4,7 л, 408 л.с., автомат, 5 167 792 руб.

заданный курс. И все же не дело, когда за пару часов по обычной российской дороге утомляешься от тряски. Интересно, если тестовый автомобиль обуть не в опционные широченные шины, а в стандартные, насколько прибавится комфорта? Сдается, что существенно. В общем, я посоветовал бы не гнаться за внешним эффектом и выбрать базовый размер 255/50R19.

М-М-М... КЛАСС!

Когда такое было – тестовый «Мерседес» дешевле оппонентов?! И ведь он далеко не в базовой комплектации – дополнительным оборудованием нашпигован на миллион с небольшим. Для большинства сограждан это внушительная сумма: на нее можно приобрести машину A- или B-класса со звездой на радиаторной решетке. Но по меркам люкс-кроссоверов миллион – незначительная доплата, в которую поместилось далеко не всё оснащение, призванное радовать состоятельных покупателей.

И это чувствуется! На фоне конкурентов салон «Мерседеса» смотрится скромно. Передняя панель обтянута неубедительного вида искусственной кожей; экран мультимедийной системы маловат, а яркость картинки оставляет желать лучшего. Рулевая колонка лишена электроприводов. Но больше всего огорчили клавиши регулировок сидений из грубого черного пластика, да и самих регулировок здесь самый минимум. Впрочем, несмотря на внешнюю простоту, кресла оказались удобными. Мне захотелось добавить разве что выдвижной подколенный валик. Покопавшись в настройках, выяснил, что сиденья – с вентиляцией и функцией массажа!

Вообще, логика управления бортовой электроникой у «М-класса» на высоте – запутаться невозможно. А вот что точно не понравилось, так это обзорность: обрубленные наружные зеркала и широченная боковая стойка сильно ее ограничивают. В плотном потоке вынужден постоянно крутить головой.

Динамика ML 500 не буйная. Напор убедителен, но градус эмоций при этом не повышается ни на йоту. Для действительно резкого рывка

Компас, что на передней панели, вечером отражается в ветровом стекле.

Ручки-бумеранги на туннеле – одна из самых запоминающихся деталей интерьера.

Кнопок и переключателей тоже немало, но в них не запутаешься.

Таким образом ручное переключение передач организовано только на «Порше», остальные используют традиционные лепестки.

Кресла с развитой боковой поддержкой сделали бы честь многим спорткарам. Вот только от их жесткости через пару часов начинаешь уставать.

Пиктограммы кнопок на потолочной консоли разглядеть трудно, надо долго всматриваться.





Приборов слишком много, минимум пару из них можно смело убрать.





Сдвоенные боковые стекла существенно улучшают шумоизоляцию.

приходится продавливать акселератор до пола. Звук при этом самый обыденный, без рева. Наверное, таким и должен быть «Мерседес».

По плавности хода «М-класс» оказался на голову, если не на две, выше конкурентов. Швы и заплатки для экипажа остаются незамеченными – ни тряски, ни стуков. Опять-таки фирменная мерседесовская черта. Но это в стандартном режиме работы шасси. Перевод в спортивный делает ход более жестким, однако шумов не прибавляется. Кстати, ML 500 единственный в квартете обут в зимние шипованные шины. На всесезонных он был бы еще комфортнее.

Особенности шин сказались и на характере управляемости – реакции в поворотах слегка размазанные. Ну и кузов покачивается, что не добавляет уверенности водителю.

В общем этот «Мерседес» не рождает желания проходить связки виражей с дымком из-под колес. Он заточен под спокойную, умиротворяющую езду. И справляется с этой задачей превосходно.

Porsche Cayenne Turbo S

Второе поколение «Кайена» известно с 2010 года и с тех пор выпускается в неизменном виде. Рестайлинг ожидается в нынешнем году. Сделано в Германии.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 3,6 л (300 л.с.), 4,8 л (400 или 420 л.с.), 4,8 л турбо (500 или 550 л.с.); дизельные, 3,0 л (245 л.с.), 4,1 л (382 л.с.); есть также гибридная силовая установка, которая выдает 380 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 8-скоростной автомат.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 3 208 000–8 110 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 4,8 л, 550 л.с., автомат, 9 879 309 руб.

Интерьер точно такой же, как у флагманского «Рейнджа», – он по-настоящему роскошен!

Глянцевый лак на туннеле со временем покрывается царапинами и теряет товарный вид.

Мягкие, пушистые кресла огорчают неудачным профилем спинки.



За доплату можно снабдить «англичанина» полностью цифровой панелью приборов.



Range Rover Sport Supercharged

Первый показ второго поколения состоялся в 2013 году. Выпускается в Англии.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 3,0 л (340 л.с.), 5,0 л (510 л.с.); дизельный, 3,0 л (258 либо 292 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
8-скоростной автомат.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 999 000–4 952 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
5,0 л, 510 л.с., автомат, 5 506 060 руб.

С ПЕРЧИНКОЙ

Кажется, я узнаю его с закрытыми глазами. По бумерангам ручек на дверях и туннеле, по твердокаменному ободу руля и селектору автомата, по расположенному слева от баранки флажку, пускающему мотор, – все это моментально позволяет идентифицировать «Порше». Удобнейшее кресло отлично распределяет нагрузку и покоряет отменной боковой поддержкой. Правда, перелезать через высокий боковой валик неудобно. Из других особенностей – компас по центру передней панели и мириады кнопок на консоли. Но в этом лесу заплутать сложно. А как четко кнопки и клавиши реагируют на прикосновения!

С мультимедиа дела обстоят похуже. Меню не во всем логичное, и с первых секунд в нем вряд ли разберешься. Кнопки на потолочной консоли плохо видны. Но более всего не понравилась комбинация приборов – из-за обилия шкал рябит в глазах. Спидометр (шаг оцифровки 50 км/ч!) сдвинут в сторону от доминирующего тахометра. Скорость можно отслеживать в электронном виде, но цифры мелковаты, заставляют всматриваться. Да, и еще крайние шкалы (их четыре) частично перекрываются лежащими на руле ладонями. В общем, не грех приборку разгрузить. Например, избавиться от указателей температуры и давления масла. Их данные интересны, думаю, одному проценту водителей. Ну и обзорность аховая. В боковые зеркала видна не вся обстановка, в выгнутом бананом салонном – тоже. В городской толчее приходится маневрировать с крайней осторожностью.

В нашем тесте «Кайен» – самый мощный: 550 «лошадей». Да такой табун сделает честь многим суперкарам! Неудивительно, что «Порше» с остервенением рвет с места, вжимая спину водителя в жесткое кресло. Однако при выходе на резкий обгон чувствуется некоторая турбозаминка. Подождешь пару мгновений, и окрыленный «Турбо S» под сдержанный рык битурбо-«восьмерки» выполнит маневр. Но червячок уже прогрыз


А680АЕ 777 RUS





общую картину. Ведь от «Порше» подспудно ждешь идеала и потому не желаешь мириться с недостатками.

Тормоза – вот где отыгрывается «Кайен». Диски у него не чугунные, а керамические. Опция дорогая (почти полмиллиона!), но и выигрыш дает существенный: такая конструкция вполовину легче, не перегревается, медленнее изнашивается, а главное – работает эффективнее. «Порше» замедляется... нет, останавливается как вкопанный. Так что, если вознамеритесь брать топовый «Турбо S», не малодушничайте, доплатите за керамику.

Управляемость «Кайена» фантастическая. Трудно поверить, что высокий автомобиль весом под две с половиной тонны способен ТАК проходить повороты. Его не надо заранее ставить на траекторию – «Порше» просто едет по намеченной дуге, и едет явно быстрее других. Причем в обычном режиме (*Normal*). В спортивном машина становится строже и жестче, расслабленно ехать уже не получится – тычки проходят с большей интенсивностью. Но устойчивость становится вовсе железобетонной! Водителю, который любит и умеет ездить быстро, «Турбо S» однозначно понравится больше других.

Кстати, у системы стабилизации поздний порог срабатывания – она дает поскользить (в разумных пределах, конечно). В отличие от соперников, ее можно полностью отключить и пустить кроссовер буксовать по кругу. Зажигательный получается танец!











1. Диван БМВ оказался наиболее приемлемым для трех пассажиров. 2. Спинка «Мерседеса» – с многоступенчатой регулировкой по углу наклона, а вот сам диван вперед-назад не двигается. 3. Задний ряд «Порше» гостеприимен только для двоих, третьему достанется узкий насест. Зато есть продольная регулировка. 4. «Рейндж» просторен, но подушка слишком близко к полу, отчего колени пассажиров задраны.









1. Отдельный блок управления погодой делает пребывание на «галерке» еще более приятным; 2. На фоне соперников задняя консоль выглядит слишком уныло; 3. Блок климата с регулировкой всего и вся – самый продвинутый в квартете; 4. Возможности для управления климатом такие же, как у передних седоков.

ИМПЕРИАЛИСТ

Так окрестил «Рейндж-Ровер Спорт» наш испытатель Сергей Клочков. Точно подметил – английский кроссовер смотрится вызывающе помпезно, словно дворец какого-нибудь нефтяного магната. Массивный, брутальный, но не лишенный экспрессии и ноток хай-тека – приставка «Спорт» в названии обязывает. А как вам 22-дюймовые колеса?

В салоне шика хоть отбавляй: кожа искусной выделки, потолок в черной замше, полированный алюминий. Оснащение более чем щедрое: доводчики

ЦАРСКИЕ ЗАБАВЫ

«Мерседес-Бенц ML» в кузове W164 выпускают уже два с половиной года, а потому по части мультимедийного функционала он – субъективно – отстает от новейших «Рейнджа» и X5. И вроде всё при нем: «музыка» «Харман/Кардон», камера заднего вида с системой кругового обзора и удобной подвижной линейкой, навигатор с простенькой, но вполне адекватной графикой. И все же на фоне конкурентов его 7-дюймовый дисплей, лишенный сенсора и утопленный вглубь панели, откровенно мал, а управлять функциями «Команд Онлайн» при помощи шайбы на центральном туннеле не очень удобно: разобраться в двухэтажном меню поначалу нелегко. Да и простецкий шрифт не добавляет очков. Зато наблюдать за виртуальной картинкой **[1]**, отображающей режимы движения, углы наклона кузова и степень подкачки пневмоподвески, – одно удовольствие. Увы, на версиях без пакета On&Off Road подобной графики нет.

Мультимедийная система **«Рейндж-Ровера»**, на первый взгляд, безупречна. Здесь 8-дюймовый тачскрин, прекрасная акустика «Меридиан» и самая продвинутая в квартете система кругового обзора с пятью камерами **[2]**. На экран можно вывести и навигационные карты, и картинку режимов «террейн риспонс». Впрочем, при более близком знакомстве с автомобилем глаза начинает резать низкое разрешение экрана, а заторможенные реакции сенсора на прикосновения никак не увязываются со стоимостью машины.

Другое дело **«Порше-Кайен».** Несмотря на скромную диагональ (7 дюймов), дисплей воспринимается крупнее мерседесовского, обладает высоким разрешением, быстро реагирует на нажатия и радует более понятным, нежели в «Рейндже», меню. Ретроградам оставили возможность выбрать нужную функцию при помощи реальных колесиков и кнопок. А уж по-настоящему поразила детализация навигационных карт: даже подъездные дорожки полигона прорисованы! **[3]** Не обошлось и без музыкальной системы премиум-класса: слух водителя и пассажиров помимо великолепного звука V-образной «восьмерки» ласкает акустика «Бурместер». При этом камера заднего вида в нашей машине только одна. Зато дополнена удобным и чутким парктроником.

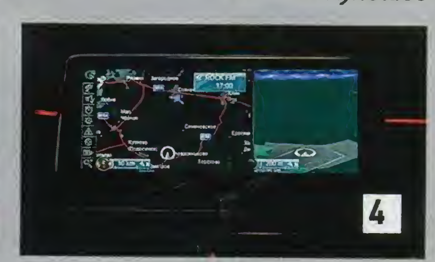
БМВ-X5 – обладатель отлично знакомой почитателям баварской техники системы iDrive. Отрадно, что она совершенствуется вместе с машиной. Широкоформатный экран в верхней части консоли покоряет рекордной диагональю 10,25 дюйма, по качеству выдаваемой картинки он на голову выше соперников **[4]**. Изображение с четырех наружных камер также высочайшего качества, а управлять функциями мультимедиа с традиционного пульта весьма удобно. Вспоминая ощущения от прежнего поколения X5, констатирую: новые мультимедиа – два шага вперед. Душу меломанов согреют 16 динамиков «Банг энд Олуфсен».

Михаил Кулешов











Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	BMW X5 xDRIVE 50i	MERCEDES-BENZ ML 500		PORSCHE CAYENNE TURBO S		RANGE ROVER SPORT 5.0L	
		NORMAL	MAX	NORMAL	MAX	NORMAL	MAX
Просвет, мм							
a	215	190	210	260	255	230	280
b	215	200	260	315	265	240	295
c	210	195	215	260	260	215	280
Угол, град.							
α	26,5	30,5		31,0		32,0	
β	22,5	30,0		31,5		32,3	
γ	16,5	20,5		23,5		22,0	

ВЕСЕЛЫЕ СТАРТЫ

К сожалению, в дни теста установилась холодная погода, не позволившая провести измерение динамики с применением профессиональной аппаратуры (для этого температура воздуха должна быть не ниже 5 °С). Но уж больно хотелось выяснить, какая из машин быстрее, поэтому решили устроить параллельные старты на динамометрической дороге Дмитровского полигона. Кто первый достигнет километровой отметки, тот и победил.

Бросили жребий. Ага, вначале состязается пара «Мерседес» – «Рейндж-Ровер». Старт! Первые метры кроссоверы идут (вернее, мчат!) ноздря в ноздрю. Но затем «англичанин» стал понемногу отрываться и финишировал первым.

ML 500 остается в стороне, а к победителю пары примыкает X5. После отмашки флагом стало ясно, что «баварец» явно быстрее – на протяжении всей дистанции он методично уходил в отрыв и к километровому столбику пришел, намного опередив соперника.

Теперь БМВ предстоит соревноваться с «Порше». Кто кого? Делаем ставки! Все мы считали, что «Кайен» играючи расправится с оппонентом – все-таки на 100 «лошадей» мощнее. Ошибались! X5 обошел конкурента с самого старта и до финиша не упустил лидерства. Устроили перезаезд – ситуация повторилась.

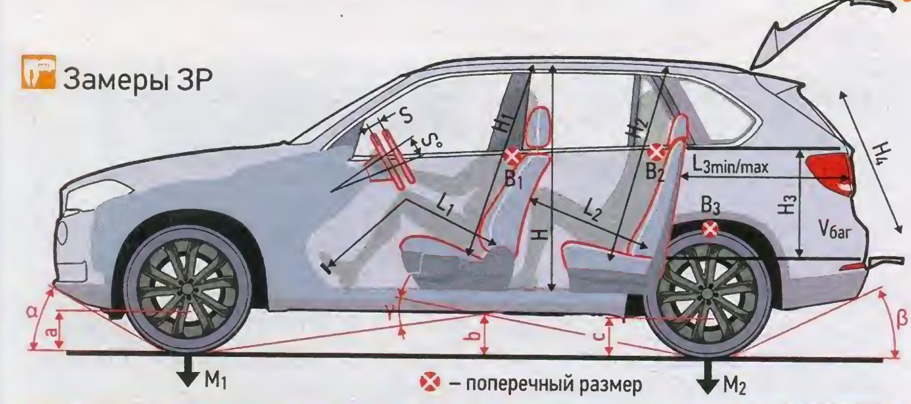
Итак, БМВ оказался самым быстрым в квартете! Победить ему помогли идеально подобранные передаточные числа автоматической коробки передач, а также самые широкие шины, крепко цепляющиеся за асфальт.



дверей, экраны в подголовниках передних кресел, обогрев рулевой колонки и ветрового стекла.

А еще у «англичанина» самая лучшая обзорность: огромные зеркала и высокая посадка позволяют видеть больше, чем из салонов конкурентов. К тому же при необходимости водителю помогут аж пять внешних камер, выводящих картинку на сенсорный экран. Виртуальные клавиши на нем управляют большинством бортовых систем. С этим британцы даже переборщили: почему, чтобы включить подогрев кресел, надо заходить в меню? Ведь это долго и муторно, особенно в движении.

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./S, мм
BMW X5 xDRIVE 50i	990–1205	1000	1540	1145	575–835	975	1485	1000/1875	415	1100	745	508	1225 (50,7)	1192 (49,3)	2417	3,5/50,0
MERCEDES-BENZ ML 500	950–1150	1010	1485	1195	595–860	980	1475	1025/1870	430	1040	915	468	1328 (54,9)	1090 (45,1)	2418	4,5/60,0
PORSCHE CAYENNE TURBO S	975–1180	1025	1495	1170	465–870	945	1405	965/1865	445	1120	935	392	1264 (53,2)	1110 (46,8)	2374	3,5/60,0
RANGE ROVER SPORT 5.0L	970–1165	1005	1545	1170	600–840	945	1505	1030/1875	430	1115	900	452	1295 (51,2)	1232 (48,8)	2527	3,5/50,0

Данные производителя

Модель	BMW X5 xDRIVE 50i	MERCEDES-BENZ ML 500	PORSCHE CAYENNE TURBO S	RANGE ROVER SPORT 5.0L
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4886/1938/1762/2933	4804/1926/1758/2915	4846/1954/1702/2895	4850/2073/1780/2923
колея спереди/сзади	1640/1646	1656/1675	1645/1655	1690/1685
Объем багажника, л	650/1870	690/2010	670/1780	784/2030
Радиус поворота, м	6,35	5,9	н.д.	6,05
Снаряженная/полная масса, кг	2250/2885	2235/2950	2290/2880	2330/3050
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,0	5,6	4,5	5,3
Максимальная скорость, км/ч	250	250	283	250
Топливо/запас топлива, л	A95/85	A95/93	A95/100	A95/105
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	14,1/8,3/10,5	15,5/9,5/11,5	15,8/8,4/11,5	20,5/10,0/13,8
Выбросы CO_2, г/км	244	269	270	321
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V8/32	V8/32	V8/32	V8/32
Рабочий объем, см³	4395	4663	4806	5000
Степень сжатия	10,0	10,5	10,5	9,5
Мощность, кВт/л.с.	330/450 при 5500–6000 об/мин	300/408 при 5000–5750 об/мин	405/550 при 6000 об/мин	375/510 при 6000–6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	650 при 2000–4500 об/мин	600 при 1600–4750 об/мин	750 при 2250–4500 об/мин	625 при 2500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A8	A7	A8	A8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,32	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42	4,92/2,81/1,84/1,43/1,21/1,00/0,83/0,69/4,03	4,70/3,13/2,10/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	3,15	3,46	2,92	3,31
Раздаточная коробка	–	1,0/2,93	–	1,0/2,93
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/многорычажная	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	многорычажная/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	реечное с электрогидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	275/40R20, 315/35R20	255/50R19	295/35R21	275/40R22

ИЗ КНЯЗЕЙ В ГРЯЗИ

Ну куда? Ну зачем? Разве можно на этих дорогущих кроссоверах соваться на обильно политую дождями, основательно сдобренную землей и глиной гравийку! Они же там испачкаются, облепят грязью свои 20-, а то и 22-дюймовые колеса и, не дай бог, повредят какую-нибудь пластмассовую деталюшечку, за которую потом не расплатишься. Но зачем тогда у них (кроме БМВ-Х5) регулируемые по высоте пневмоподвески, да еще с несколькими вседорожными режимами? А понижающие передачи у «Мерседеса» и «Рейндж-Ровера», блокировки дифференциалов – по асфальту, что ли, гонять? Словом, вперед, в хляби – может быть, и не очень серьезные, но вполне пригодные, чтобы оценить резервы проходимости.

■ «Рейндж-Ровер Спорт». Покрутив колесики управления подвесок и трансмиссии, в одно мгновение превращаешь асфальтового неженку во вполне серьезный вседорожник: нахрапистый, отменно защищенный. На нем не страшно сунуться в колею, огромную лужу, раскисшую обочину – едет! Точнее, плывет. Иногда, правда, весьма произвольно выбирает направление. «Рейнджу» не хватает разве что зубастых шин – асфальтовые не всегда справляются с жидким и глубоким месивом. Тем не менее именно «Рейндж» дарит чувство защищенности вне дорог. Ну а бонус **[1]**– идеально чистые пороги, позволяющие выйти из машины не испачкавшись.

■ «Мерседес-Бенц ML 500». Они с «Рейнджем» могли бы долго выяснять, кто лучше вписывается в загородный ландшафт. Ведь внедорожный потенциал у «Мерседеса» тоже о-го-го. А на выбранном маршруте он еще и однозначно мягче и комфортнее соперников, что немаловажно. Увы, в спор моторов, подвесок и трансмиссий встряла электроника, которая у «М-класса» не отключается



Длинные двери «Рейнджа» прикрывают пороги – брюки всегда останутся чистыми.

(по крайней мере в верхнем ряду трансмиссии). Она-то, вмешиваясь в самый неподходящий момент, и нарушает стабильное ощущение вседозволенности.

■ БМВ-Х5 [2, 3]. Кто бы мог подумать, что этот франт с наименьшим в четверке внедорожным потенциалом сумеет что-то противопоставить остальным! Поначалу были смешки в рацию: дескать, как там Х5, не потерялся? А он напористо, наравне с лидерами – и в колею, и в грязь. И ведь без всяких там спецрежимов, причем рыскал на дороге даже меньше лидеров. Так в чем проблема? Увы, сразу чувствуется, что в этих условиях подвески БМВ работают на пределе, так что о комфорте приходится забыть. Да и чем дальше, тем меньше оптимизма внушает дорожный просвет. В итоге явный плюс – отменную работу трансмиссии – сводят на нет тормоза. Под конец выясняется: грязь попросту вывела их из строя.

■ «Порше-Кайен». В основе этого люкс-кроссовера лежит «Фольксваген-Туарег», славящийся своими вездеходными возможностями. Похоже, не прижились они на «Порше». По крайней мере наш «Кайен» в грязи вел себя по-заднеприводному нервно, все время норовил вильнуть в сторону. Да и подвески после перехода в оффроуд-режим совсем перестают радовать комфортом. Получается жестко, тряско и все время боком.

Сергей Воскресенский



Вертикальные прорези в бампере БМВ призваны улучшить аэродинамику...

...но в российских реалиях они быстро забиваются грязью.







С откинутым нижним бортиком дотянуться до дальнего угла багажника БМВ трудновато.



Запасного колеса баварцы не предлагают – в освободившейся нише удобно хранить мелкую поклажу.

Еще показалось, что салон собран недостаточно крепко – накладка на передней панели дышит под прикосновением. Ну а главную претензию к салону направлю креслам. Сначала они очаровали удачным симбиозом плотности и мягкости, но спустя полчаса спина заныла от непонятной выпуклости, давящей между лопатками. И не я один обратил на нее внимание. Это даже не ложка, а целый ковш дегтя…

Пуск мотора – целое представление, неизменно привлекающее внимание окружающих. Он включается с таким ревом, что мурашки бегут по коже! Потом шум стихает, но порция адреналина в организм уже запущена, водитель настроен на боевой лад. Ну как тут удержаться от буйного старта!

Двигатель на высоких оборотах демонически хрипит, рычит, вопит – от этого железного марша заводишься

MERCEDES-BENZ

У «Мерседеса» по-немецки правильно организованный багажник – не придерешься.



Багажный отсек «Кайена» оказался заметно теснее, чем у конкурентов.



Несмотря на высокий пол, вещевой склад «Рейнджа» не огорчает теснотой.



Докатка в подполе – лучше, чем ничего…



Запаска лежит ненакачанной – так экономится место в багажнике.



Вынуть 22-дюймовое колесо из ниши сможет разве что Терминатор.

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка (промежуточная)	Вне дороги			Общая оценка	Плюсы	Минусы
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация		Выносливость	Тягово-оруженность	Эксплуатация			
BMW X5 xDRIVE 50i	9	9	9	9	9	8	10	8	9	8	7	9	8	8	7	8,6	7	9	8	8,4	Отменная динамика. Безупречная эргономика. Наименьший расход топлива.	Неважная плавность хода. Нет возможности увеличить клиренс. Скорее на асфальт!
MERCEDES-BENZ ML 500	8	8	7	9	8	8	8	8	8	10	10	8	9	8	8	8,3	9	10	9	8,5	Эталонная шумоизоляция. По плавности хода на голову выше конкурентов. Уверенное поведение на бездорожье.	Скверная обзорность. По качеству отделки уступает соперникам. Сонный автомат. Способен на многое.
PORSCHE CAYENNE TURBO S	9	8	7	9	8	7	9	9	10	9	9	9	9	7	8	8,5	8	9	9	8,5	Точная управляемость. Выверенная посадка водителя. Лучшие тормоза.	Перегруженная панель приборов. Неуверенное движение вне асфальта. Проблемы с обзорностью. Едет, но нехотя.
RANGE ROVER SPORT SUPER-CHARGED	8	8	10	9	8	8	9	8	8	8	8	9	9	7	8	8,5	9	10	10	8,7	Высокая проходимость. Идеальная обзорность. Шикарный салон и классный звук двигателя.	Неудобные кресла. Запутанное управление мультимедиа. Офф-роуд – дом родной.

• ***Рабочее место водителя.*** *Передние кресла «Кайена» и X5 превосходны, у ML 500 они самые обычные. А вот сиденья «англичанина» подкачали: неудачный профиль спинки. Зато у него лучшая обзорность, тогда как «Порше» и «Мерседес» в этой дисциплине выступили неважно – их боковые зеркала не дают полной картины происходящего. Больше всего понравились органы управления X5, неплох и «Рейндж-Ровер Спорт». «Кайен» недобрал баллов из-за скученных приборов.*

• ***Салон.*** *БМВ покорил простором – и спереди, и сзади в нем вольготнее всего. К тому же, по результатам наших измерений, его багажник оказался самым вместительным. В «Мерседесе» тоже много места, однако качество отделки не такое высокое и оснащение скромнее. «Рейндж-Ровер Спорт» подкупил длиннющими дверями: они прикрывают пороги – брюки всегда остаются чистыми. Задний ряд «Кайена» для троих пассажиров приспособлен хуже всего.*

• ***Ходовые качества.*** *Здесь абсолютным лидером стал «Порше» – столь отточенная управляемость сделала бы честь любому спорткупе. И тормоза у него лучше (керамика как-никак) – они не «устают» даже при многократных торможениях в пол. БМВ тоже не промах. Больше всего понравилась идеальная взаимосвязь мотора и коробки – во многом за счет этого X5 при разгоне опережал «Кайен». Нет пауз в переключениях и у «англичанина». ML 500 оказался самым спокойным – его автомат не шибко расторопный, а настроенные на плавную езду подвески не располагают к лихачеству.*

• ***Комфорт.*** *В этой дисциплине абсолютным чемпионом признали «Мерседес». У него лучшая шумоизоляция и плавность хода. Жаль, климат-контроль самый обычный, двухзонный, в то время как соперники дают задним пассажирам возможность настраивать погоду по собственному усмотрению. В отличие от «Порше», английский «Рейндж-Ровер Спорт» пропускает в салон дорожную мелочь, а БМВ – самый жесткий: на нем ездить по разбитому асфальту ну очень некомфортно.*

• ***Приспособленность к России.*** *По геометрической проходимости БМВ уступил снабженным пневматическими подвесками оппонентам. Недобрал он баллов и по причине отсутствия запасного колеса – нет даже докатки. Удивил «Рейндж-Ровер Спорт» – под полом багажника англичане пристроили 22-дюймовое колесо! Правда, нормальному человеку вынуть его оттуда нереально – очень уж тяжелое. У британской фирмы, как и у «Порше», дилеров не так уж много – за это в разделе «Сервис» полагается оценка не выше 7 баллов.*

• ***Поведение вне дороги.*** *«Рейндж-Ровер Спорт» и ML 500 продемонстрировали отменную выносливость вне асфальта: по размытой грунтовке на них можно ехать очень долго. А вот БМВ огорчил: его тормоза быстро забились грязью и потеряли эффективность. К тому же у него наименьшие ходы подвесок и самый скромный клиренс, что ограничивает проходимость. Претензии к «Порше» – подвиливание задней оси и очень жесткое поведение на буераках.*

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
BMW X5 xDRIVE 50i	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	77
MERCEDES-BENZ ML 500	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	65
PORSCHE CAYENNE TURBO S	30 000 км или 24 месяца; 15 000 км или 12 месяцев – замена масла в двигателе	2 года без ограничения пробега	26
RANGE ROVER SPORT 5.0L	13 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	49



По итогам теста мы решили дать две оценки: с учетом езды по бездорожью и без него. В первом случае лидирует «Рейндж-Ровер Спорт», который хорошо проявил себя и на асфальте, и в офф-роуде. Но если вы покупаете кроссовер только для города и не собираетесь покидать твердое покрытие, ориентируйтесь на результат с промежуточной оценкой. Здесь победитель – БМВ-X5.

Юрий Тимкин

еще сильнее. Здорово, что ускорение соответствует звуковому сопровождению – стремительное, без провалов и накладок. В тандеме мотора и автомата царит абсолютное взаимопонимание.

Ну вот, эмоции улеглись, умерю пыл и поеду спокойнее. В этом ритме начинаешь подмечать много интересного. Мотора и встречного ветра не слышно вовсе, а вот шум от качения шин громче, чем ожидаешь.

А еще «Рейндж» пересчитывает все шероховатости на асфальте – сказываются массивные низкопрофильные колеса.

На ходу чувствую тяжеловесность машины. Ты словно дрейфуешь на айсберге. В повороты «англичанин» входит неохотно, но траекторию держит крепко. Жаль, усилие на руле при этом какое-то искусственное.

Перевод машины в динамический режим движения снимает тяжеловесность, айсберг словно наполовину растаял. Подвеска становится собраннее, отчего «Рейндж» активнее входит в повороты, меньше кренится, вдобавок обостряются отклики на акселератор. Но и уровень комфорта снижается.

Как бы то ни было, «Рейндж-Ровер» по совокупности характеристик превзошел немецких оппонентов. Он комфортен, быстр и на бездорожье в доску свой. Для России такой набор качеств актуален во все времена!

Впрочем, поборникам зажигательной динамики и безупречной управляемости скорее придутся по вкусу «Порше» и БМВ.

Ну а тем, кто ценит безмятежно-плавное передвижение по любым направлениям, прямая дорога к «Мерседесу». ЗР

Благодарим коттеджный поселок «Американ Дрим» за помощь в организации съемки.



Зимняя солярка | **11** образцов | **Автор** Михаил Колодочкин

ДЕД МОРОЗ И ЛЕТО

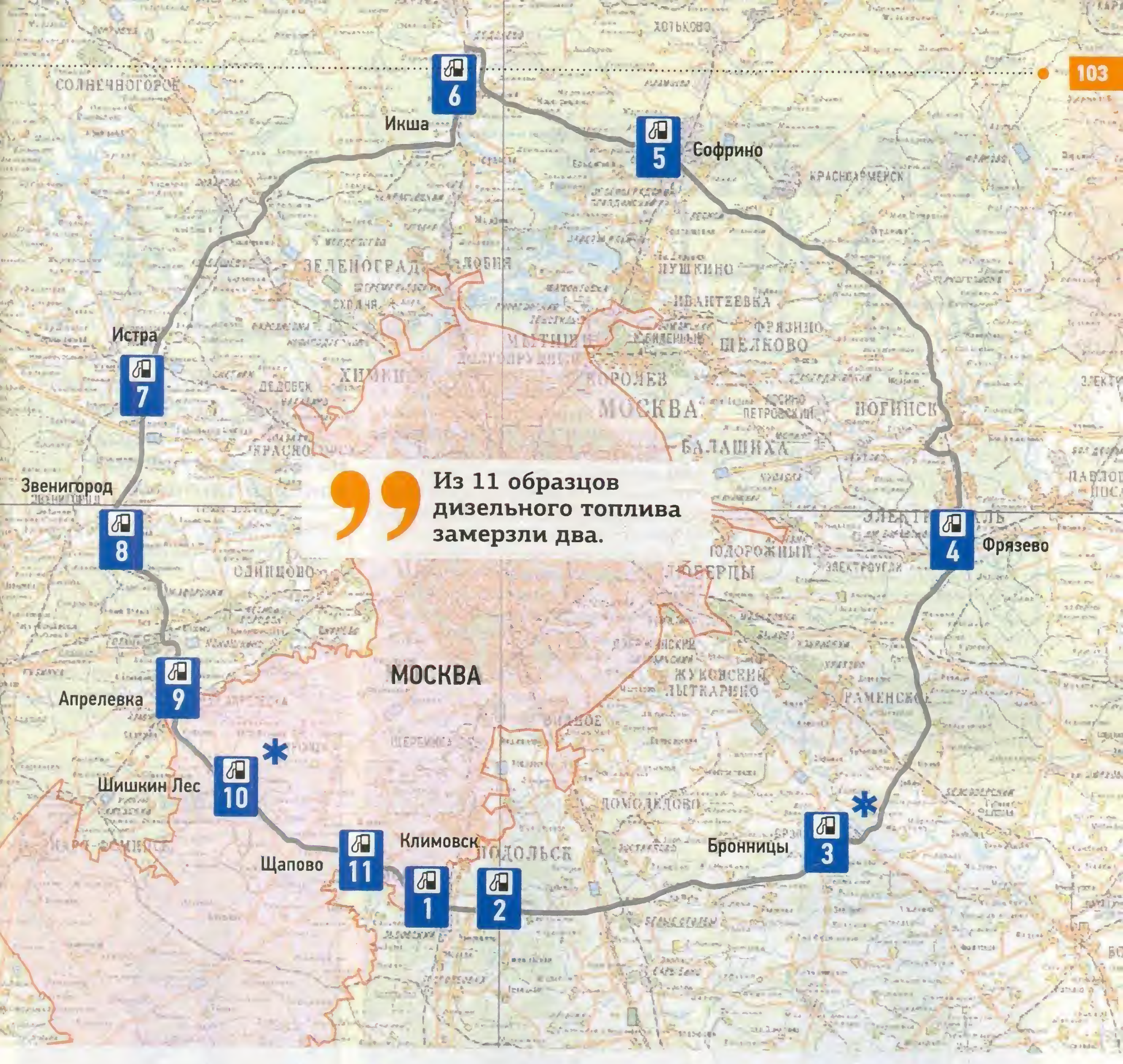
Наши экспресс-проверки дизельного топлива с погружением купленных порций жидкости в бытовой морозильник выявили в последние годы устойчивую картину. На улицах давно снег, но продаваемая солярка часто бывает явно не по сезону. Вид такого «студня» наводит на неприятные размышления, даже если ничего не смыслишь в химии. Конечно, встречаются и нормальные зимние варианты, но уж больно много откровенно летних.

Во все времена считалось, что зима на АЗС наступает у нас 1 ноября. Именно эту дату уверенно называли в высоких кабинетах, ссылаясь на нормативные документы. На практике ситуация оказалась несколько иной. Какие-никакие требования к зимней солярке есть, но кто мешает продавцу при этом торговать летней или переходной? На самом деле – никто. Тем более что приложение к стандарту, в котором упомянута сезонность применения топлива, является рекомендуемым!

По идее на топливораздаточных колонках вообще не должно быть безликих надписей типа «ДТ». Эдак можно пойти дальше и писать просто «Топливо». Забегая вперед, отмечу, что на одной именно так и значилось: «Т»! Дескать, пускай покупатель верит заправщику на слово или роется в паспортах, если образование и свободное время позволяют. Так не годится: должны быть указаны буковки *Л* (летнее) или *З* (зимнее), а также класс топлива. Но вместо классов у нас любят писать, например, «Евро-4», ни одним нормативным документом не предусмотренное, а «сезонную» букву на колонках вообще не найти.

Впрочем, это всё эмоции. Прошел еще год: возможно, мы зря поминаем старое и теперь летних солярок зимой уже не сыскать… Верилось, правда, с трудом, а потому дату забора проб решили сдвинуть на месяц – с 1 ноября на 1 декабря. Тут уж никто не станет доказывать, что зима, мол, еще не наступила. По крайней мере, в нашем полушарии…

Задача экспресс-проверки простая – понять, замерзает ли продаваемая солярка. На смазывающую способность и цетановое число пока не обращаем внимания. Напоминаем: ни один из купленных образцов не имеет ни малейшего права застыть в морозильнике.



Объекты очередной проверки – АЗС, расположенные близ Малого Московского кольца. Икша, Бронницы, Климовск – это три с половиной сотни километров. Специально какие-либо бренды не отлавливали – интересовало общее состояние дел. Скажем, ЛУКОЙЛ год назад уже демонстрировал полное соответствие сезону – надо дать место и другим.

Итоги проверки перед вами. По сравнению с прошлым годом картина более благостная: хорошо, что сместили проверку на декабрь, а то снова расстроились бы… Впрочем, абсолютно все продавцы показывали документы и утверждали, что «торгуют только зимним уже два месяца». А мы искренне желаем владельцам дизельных авто удачи! ЗР

Где закупали образцы, и что они показали

№ образца	Место и время заправки (согласно чеку)	Цена, руб./л	Итоги экспресс-проверки при –22 °С
1	**ООО «Компания ТРАССА» АЗС №18,** 01.12.13, 08:12	32,58	помутнел, сохранив текучесть
2	**ООО «Торговый дом Нефтемагистраль»,** 01.12.13, 08:34	31,90	помутнел, сохранив текучесть
3	**ООО «НефтеПромСервис»**, 01.12.13, 09:34	31,70	замерз
4	**ООО «ШЕЛЛ НЕФТЬ» АЗС 11044, 20-й км ММК**, 01.12.13, 10:28	32,99	помутнел, сохранив текучесть
5	**ООО «ТОПЛИВНАЯ КОМПАНИЯ НЕФТЕПРОДУКТ СЕРВИС»**, 01.12.13, 12:51	32,89	помутнел, сохранив текучесть
6	**ВР ИКША** 01.12.13, 13:33	32,89	прозрачный
7	**ООО «Идеал Комплекс»**, 01.12.13, 14:53	32,78	помутнел, сохранив текучесть
8	**ООО «АЗС-Регион» АЗС №21**, 01.12.13, 15:28	32,95	помутнел, сохранив текучесть
9	**ООО «Нефтегазовая компания «ИНТЕРОЙЛ», МАЗС-22**, 01.12.13, 16:14	31,70	помутнел, сохранив текучесть
10	**ООО «АИР»** 01.12.13, 16:33	31,50	замерз
11	**ООО «АЗС-Регион»**, 01.12.13, 17:08	32,95	помутнел, сохранив текучесть

СПАСЕНИЕ ЗАМЕРЗАЮЩИХ

Превращаем летнее дизтопливо в зимнее | **8** препаратов | **Авторы** Михаил Колодочкин и Александр Шабанов

Во всем мире рынок топлива чуть ли не самый регламентированный. Считается, что вольности здесь недопустимы, а потому все требуемые параметры бензинов и дизтоплива прописаны во всяких EN. В России на словах стремятся к тому же, но на практике часто исповедуют «снятие административных препон на пути развития бизнеса». Нормативные документы позволяют проследить деградацию требований применительно к зимним дизтопливам по фрагментам древнего ГОСТа и нынешнего Технического регламента Таможенного Союза (ТР ТС). А мы исследуем очередные приемы самообороны для тех, кто привык надеяться только на себя.

К тому, что зимнее дизтопливо на практике может оказаться не только межсезонным, но и летним, россиян давно приучили. Неслучайно в магазинах (и даже на АЗС, что совсем уж смешно) стоит куча бутылочек с красивым названием «Антигель». Под ненашенским термином обычно добавляют более правильное название: «Депрессорная присадка к дизельному топливу». Может ли она превратить летнее топливо в зимнее?

Спасет топливную систему от замерзания, но не сделает летнее топливо зимним.

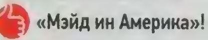
В крупных столичных магазинах мы закупили восемь образцов антигелей. По три оказались родом из России и из Штатов, остальные – из Германии. Даже непривычно: ни Китая, ни Эфиопии… Затем взяли заведомо летнее дизтопливо, добавили в него антигели в заданных пропорциях и получили восемь «почти зимних»



7–8 место | **ABRO** Diesel Fuel Anti-Gel, США

Ориентировочная цена, руб.	550
Объем, мл	946

Дозировка хитрая: полбутылки на 568 л (!) топлива, при этом непрозрачная черная тара. И тут же приписка: «Для экстремальных условий может потребоваться две бутылки». Результаты показали – да, действительно, и две бутылки не будут лишними, поскольку эффективность невысокая.



«Мэйд ин Америка»!

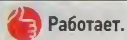
Неудобная упаковка, сложная дозировка, невысокая эффективность.



7–8 место | **AGA** Депрессорная присадка к дизтопливу, Россия

Ориентировочная цена, руб.	200
Объем, мл	500

Непрозрачная бутылка без какой-либо возможности точной дозировки, хотя требуется отмерять точно в пропорции 1:500. Обещано, что понижает температуру застывания летнего ДТ до –36°, зимнего – до –47 °С. Испытания дали более скромный эффект.



Работает.

Затрудненная дозировка, не самая высокая эффективность.



6 место | **FENOM** Антигель. Депрессорная присадка к ДТ, Россия

Ориентировочная цена, руб.	180
Объем, мл	300

Черная непрозрачная бутылка, но, к счастью, всего на 150 л, а не на тысячу, как у других: невозможность точной дозировки менее критична. Заявлено снижение температуры застывания летнего топлива до –36°, зимнего – до –47 °С (при концентрации 1:500). Результат оказался не таким оптимистичным.



Удобная расфасовка – сильно не промахнешься.



Не самая высокая эффективность.

ДТ. Закодированные и непрозрачные бутылочки поехали в лабораторию, специалисты которой оценили не только низкотемпературные свойства образцов, но и некоторые другие параметры, характеризующие сезонные свойства топлива.

Проверяли две температуры – помутнения и застывания. Температура помутнения – это та, при которой начинают выпадать кристаллы парафинов в топливе. Температура застывания – это уже полный «аллес», после которого один путь – в теплый бокс. Кроме того, оценили изменение кинематической вязкости. Этот параметр сильно влияет на работу топливной аппаратуры, формирование дизельного топливного факела. Чем выше вязкость, тем хуже качество смесеобразования. Вязкость растет при падении температуры, – старый ГОСТ предъявлял к этому параметру соответствующие требования.

Оценили испаряемость. При зимних температурах за бортом снижается и температура в цилиндре к моменту начала подачи топлива, а потому зимнее топливо обязано испаряться лучше. Заодно отследили изменение температуры вспышки.



2–4 место

Mannol
Winter Diesel, Diesel fuel additive, Германия

Ориентировочная цена, руб.	520
Объем, мл	1000

Есть мерная шкала для точной дозировки. В инструкции ничего конкретного не обещают, что вполне грамотно, но на этикетке всё те же –47 °С. Результаты наших испытаний подтверждают эти цифры, – достойный продукт, явно в числе лидеров.

Хорошая эффективность, удобно пользоваться.

Слишком большой объем бутылки.



5 место

Hi-Gear
Diesel Antigel with ER (500:1 formula), США

Ориентировочная цена, руб.	350
Объем, мл	444

Дозировка – с помощью мерного колпачка. При обработке 220 л обещают снижение температуры застывания до –47 °С. Заодно содержит «победитель трения».

Удобно пользоваться.

Придраться не к чему, разве что эффективность не лучшая.

НАШ КОММЕНТАРИЙ: ЗИМНЕЕ, ЛЕТНЕЕ И СТАНДАРТЫ

Интересно сравнить два главных нормативных документа, определяющих качество топлива, – тот, что был раньше (ГОСТ 305-82 «Топливо дизельное. Технические условия»), и который действует теперь: Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту»). Именно по последнему документу проводится государственный контроль качества топлива – в нем определены нормируемые, а значит, и контролируемые параметры.

ГОСТ 305-82 разделяет ДТ на три вида – летнее, зимнее и арктическое. Летнее используется при температуре от ноля градусов и выше, зимнее – от минус 20 и выше, арктическое – от минус 50 и выше. В рамках такого разделения оговаривались климатические зоны – «умеренная» и «холодная». Еще один стандарт – ГОСТ Р 52368-2005 – имеет рекомендуемое (!) приложение Г, расписывающее сезонное применение дизтоплив. Скажем, для Москвы лето – с 1 мая по 30 сентября, зима – с 1 ноября по 31 марта, переходный период – апрель и октябрь. Но рекомендуемое не есть обязательное.

Нынешний ТР ТС упоминает указанные виды, добавляя к ним четвертый – межсезонное ДТ (обозначается буквой Е). Однако в этом документе нет привязки применяемости этих топлив к календарю. А ведь зимы в Каракумах и под Мурманском сильно отличаются друг от друга. Зато появились экологические классы – от второго (такое топливо уже ушло в прошлое) до пятого (примерно соответствует нормам Евро).

Что касается различия в технических требованиях к зимним и летним дизтопливам, то ТР ТС по сравнению с ГОСТ 305-82 поднял планку по цетановому числу (ЦЧ) для летних топлив с 45 до 51, а для зимних и арктических – до 47. Но странно, что теперь для зимнего топлива разрешено более низкое ЦЧ, чем для летнего. Это параметр, отвечающий за воспламеняемость топлива, а на морозе она ой как нужна.

Такие параметры, как температура застывания и помутнения, а также концентрация фактических смол, коксуемость и плотность, ТР ТС не нормирует ни для летних, ни для зимних топлив. Отметим, что испаряемость ДТ, по мнению того же документа, может быть одинаковой в любом климате. Оставленная температура предельной фильтруемости определяет условный температурный порог работоспособности двигателя. Ниже ее топливная система перестает работать.

Улучшить только низкотемпературные свойства топлива сравнительно несложно: достаточно использовать соответствующие присадки. Возможно, что проверенные нами антигели являются родственниками тех самых промышленных присадок, используемых при производстве товарного топлива. Но реально летнее и зимнее топливо – это разные продукты, которые должны различаться не только пакетом присадок, но также фракционным и групповым составом. Потому-то настоящее зимнее топливо существенно дороже в производстве. А высокая себестоимость – смерть прибыли...

В общем, ***мы не советуем рассматривать бак своего автомобиля как собственный НПЗ, в котором можно сделать качественное зимнее дизельное топливо!*** Даже при наличии эффективных антигелей.



2–4 место
Felix
Депрессорная присадка «Антигель» для ДТ, Россия

Ориентировочная цена, руб.	150
Объем, мл	340

Рекордсмены по обещаниям: снижение температуры застывания для зимнего ДТ – до –57 °С при использовании всего содержимого бутылки на 250 л топлива. Содержит немецкий пакет присадок, по совокупности характеристик превосходит «Жидкость "И"» (это такой спецпрепарат для авиационного керосина).

Эффективность для летнего топлива даже превысила обещанное! В описании указано: до –31 °С, – а мы получили на три градуса ниже.

Стандартный вопрос: как дозировать?



2–4 место
Cyclo
Anti-Gel Diesel Fuel Treatment, США

Ориентировочная цена, руб.	420
Объем, мл	946

Дозировку рекомендуют увязывать с температурой: при –10 °С бутылки хватает на 1000 л топлива, а при –50 °С всего на 200 л. Но градусник для измерения внешней температуры не прилагается. И опять же непрозрачная черная бутылка!

Хорошо понижает температуру замерзания.

Как дозировать?



1 место
Liqui Moly
Дизельный антигель, Германия

Ориентировочная цена, руб.	200
Объем, мл	150

Фирменная металлическая бутылка непрозрачна и не дает возможности точной дозировки – объем присадки согласован с объемом 50-литрового бака легковушки. Обещания самые скромные, всего до –31 °С, но по результату – лучший!

Лучший результат по снижению температуры застывания.

Не указана дозировка, а как без этого приноровиться к конкретному топливному баку?

Антигель – средство профилактики, а не лечения!

Смотрим на результаты: что же, добавка антигелей повлияла только на температуру застывания. Все остальные изменения – в пределах погрешности измерений.

В общем-то, всё честно и логично. Никто ведь не обещал сделать из летнего топлива зимнее! А вот снижение температуры застывания, которое мы обнаружили, довольно точно соответствовало заявленным данным. И хотя чуда не произошло, подобная автохимия небесполезна. Ведь те параметры, на которые она повлияла, определяют, поедешь ли ты зимним утром сам или на эвакуаторе. А это главное.

Остальные различия топлив типов Л и З влияют на то, КАК поедешь – чуть лучше или чуть хуже. Потому имеет смысл использовать антигели в переходный период, когда есть сомнения, чем торгуют – еще летней солляркой или уже зимней (ну, хотя бы переходной). А еще – когда знаток погоды в телеящике пообещает наступление аномальных холодов, при которых уже и зимняя солярка может превратиться в кисель. Только помните: подобные снадобья годятся лишь для профилактики, но никак не для лечения. И если топливо уже начало менять агрегатное состояние, то выливать какие-то пузыречки в бак бесполезно.

Ищите теплое место, коллеги… ЗР

Результаты испытаний

Параметры		Температура помутнения, °С	Температура застывания, °С	Фракционный состав: 50% перегоняется при температуре, °С	Фракционный состав: 96% перегоняется при температуре, °С	Кинематическая вязкость, сСт	Температура вспышки, °С
ГОСТ 305-82: для летнего топлива		не выше –5	не выше –10	не выше 280	не выше 360	3,0–6,0	не ниже 40
ГОСТ 305-82: для зимнего топлива		не выше –25	не выше –35	не выше 280	не выше 340	1,8–5,0	не ниже 35
Базовое ДТ: без антигелей		–6	–12	271	355	4,2	44
с антигелями	Liqui Moly	–6	–35	271	355	4,2	44
с антигелями	Cyclo	–7	–34	269	354	4,2	42
с антигелями	Felix	–6	–34	270	356	4,1	43
с антигелями	Mannol	–6	–34	271	355	4,1	44
с антигелями	Hi-Gear	–6	–32	269	354	4,1	44
с антигелями	Fenom	–6	–30	270	355	4,2	43
с антигелями	AGA	–7	–29	269	356	4,1	42
с антигелями	ABRO	–7	–29	268	355	4,0	43



КОЛЕНКАМИ НАЗАД

Кто быстрее задним ходом | **Соперники** Chevrolet Camaro, Lada Kalina | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков

СЛОН ИЛИ КИТ?

Нет, ребята, что ни говори, а человеческий организм не приспособлен к долгому передвижению задом наперед. Одно дело – атаковать повороты «Смоленского кольца» прямым ходом, и совсем другое – выцеливать их через щель заднего стекла «Шевроле-Камаро». Пара кругов, и банально укачивает. А вот в «Калине»… Мы не сошли с ума – скорее, впали в детство! Разве не будоражат с младенчества ум загадки вроде «кто кого поборет – слон или кит?» Вот и нам стало любопытно, сможет ли малолитражка «Лада-Калина» со 106-сильным мотором обогнать 6,2-литрового монстра «Камаро», который развивает все 405 л.с. Только не в море, куда слон не сунется, и не на суше, где кит беспомощен, – то есть не на проселке и не на дрэговой прямой. А, скажем так, в космосе – в условиях, равно нетипичных для обоих соперников.

С чего начинается любой спор? Правильно, с аргументов. Те, кто ставил на «Камаро», не поленились сравнить передаточные числа трансмиссий. Ведь скорость при движении «против шерсти» ограничена ими, а вовсе не мощностью мотора! У «шеви» в версии SS с автоматом «Гидраматик-6L80» отношение шестерен задней передачи – 3,06, главной пары – 3,27. Статический радиус колеса с шиной – 0,363 м. Тогда на 6000 об/мин он сможет развить

82 км/ч. Заявка на победу! Ведь передаточные числа в новой калиновской механике ВАЗ-2181 равны 3,5 и 3,706 соответственно, а потому на колесах 175/65R14 с радиусом 0,292 м ловить ей нечего. Максимум, до которого она сможет разогнаться при тех же оборотах коленвала, – 51 км/ч.

Но у «Калины» свое преимущество – обзорность! Гигантская по сравнению с камаровской площадь остекления, большие лопухи зеркал не заменит крохотный экран камеры заднего вида, интегрированный в салонное зеркало «Шевроле». Да и габариты мускул-кара вписать в виражи, наверное, труднее, нежели компактный кузов «Лады». Ну что ж, проверим!

Подробности о том, как ехали цугом до «Смоленского кольца», опустим. Со стороны попытки рыжего щенка угнаться за черной гончей вызывали сочувственные ухмылки – в себе ли водитель «Калины»? Но на второстепенных дорожках Дорогобужского района поджидать «Шевроле» приходилось уже пилоту «Лады». Которая, как известно из давней рекламы, ключ именно к таким дорогам России.

А ТЕПЕРЬ – RAKETA!

На автодроме нас встретили сразу двое пилотов, которые в этом году боролись за победу в разных классах чемпионата России. Пилотировавший гоночный «Фольксваген-Поло» Андрей Севастьянов сразу выбрал «Калину», участник старшего класса «Туринг» Олег Петриков согласился примерить полноразмерный «Шевроле». Еле отговорили их от мысли устроить парные заезды! Могло получиться гораздо зрелищнее, чем мы хотели, – только кто оплатил бы эвакуатор и последующий ремонт машин? Поэтому остановились на формате «тайм-аттак» (традиционные заезды на время круга).

А вот и первый сюрприз от «Дженерал моторс»! Конструкторы не глупее нас – и явно не в восторге от того, что их детище теоретически способно валить задом наперед со скоростью свыше 50 миль в час. Движение задним ходом – вспомогательный режим, и при переводе селектора автомата в положение *R* мотор больше 4000 об/мин не развивает. Болельщики «Лады» в восторге: это почти уравнивает шансы испытуемых, ведь с ограничителем потолок «Шевроле» близок к возможностям «Лады»: чуть меньше 55 км/ч. Сможет ли «Калина» отыграть эту смехотворную разницу за счет маневренности и обзорности?

Стартуем в привычном направлении – по часовой стрелке. За рулем



С педалью в полу на задней передаче «Камаро» моментально набирает 4000 об/мин, ограниченные электроникой, и продолжает сыто урчать на скорости 53 км/ч, пока не перегреется.

В салонное зеркало «шеви» не разглядеть ни черта, а встроенный в него монитор камеры поможет лишь на парковках.



Наружные зеркала мускул-кара достаточного размера, но в них постоянно маячат развитые задние крылья.

ВРЕМЯ КРУГА (задним ходом) 3.54,7

Пробовали ездить назад и так и эдак. Даже если высунешь голову из окна, все равно трассу хорошо видно лишь по одному борту. На фото движение задним ходом определишь только по фонарям.



Поставь мы на «Ладу-Калина» колеса побольше – она обогнала бы «Шевроле-Камаро» на автодроме! Правда, лишь задним ходом.



В «Калине» при движении задним ходом гораздо проще освоиться. Площадь остекления такова, что маневрирование не доставляет проблем.

Утапливаемые L-образные подголовники на современных «ладах» – шаг вперед. Зато теперь мешать закрепленный на потолке ремень безопасности третьего пассажира.

Такие «лопухи», как на «Ладе», придутся кстати и развозному фургону. Утомляет только изображение, пущенное задом наперед.





При скорости 50 км/ч вмешательства электронных систем не требуется. Но любопытно же, как они реагируют на нештатную ситуацию при движении задом наперед! У «Калины» нет системы стабилизации, а на «Камаро» полицейский разворот доступен даже с электронным ошейником.

ВРЕМЯ КРУГА *(задним ходом)* **4.06,3**



«Лады» Олег Петриков, который, не стесняясь, раскручивает мотор до 6000 об/мин. С надрывным воем коробки передач «Калина» мчит назад, измерительный комплекс подтверждает теоретические прикидки: 50,7… 50,8 км/ч… На спусках немного переваливает за 51. Время круга претендует на рекорд, но только если читать таблицу задом наперед: 4 минуты 6,3 секунды. Что покажет «Камаро» под управлением Олега?

Короткий мощный разгон, «ограниченные» 4000 об/мин – и предельные 52–54 км/ч. Мелочь, считаные проценты – но все равно средняя скорость «шеви» выше, на подъемах скорость почти не меняется, тогда как «Калина» в горку теряет километр-полтора в час. Рулевое у «Камаро» не столь чувствительное в околонулевой зоне (да-да, именно так!), и в повороты американская «баржа» вписывается спокойнее. А что до обзорности и габаритов… Пилотам, похоже, достаточно танковой смотровой щели для того, чтобы вести автомобиль по кольцу, и никудышная обзорность «Шевроле» им не помеха. Так что за 3357 м автодрома «американец» отыгрывает больше 10 секунд и проходит «Смоленское кольцо» за 3 минуты 54,7 секунды.

Коль скоро профессионалов габариты и обзорность не смущают, мастера спорта Андрея Севастьянова сразу сажаем в «шеви». Проходим почти всю дистанцию и пересекаем финишную черту под пиликанье сигнализатора перегрева. На созвездии приборов у основания консоли все стрелки в критической зоне! Тяжко мускул-кару ездить задом наперед: компоновка моторного отсека плотная, радиатор не обдувается… Впрочем, чтобы опасность миновала, хватило полуминуты размеренного движения вперед. «Калина», между прочим, так и не запротестовала в этих условиях! Указателя температуры охлаждающей жидкости у нее нет, а контрольная лампа ни разу не зажглась.

Кстати, какое время у Севастьянова? Пусть наши гонщики и согласились, что вся эта затея не более чем курьез, но после состязаний невзначай поинтересовались: сколько там показал лэп-таймер? И бесстрастный прибор констатировал победу нашего тест-пилота Олега Петрикова! Пусть на пару десятых, но он оказался быстрее Андрея.

Итак, в тесте «слон и кит в космосе» «Шевроле-Камаро» выиграл у «Калины», несмотря на явные сложности с теплообменом. Эх, обуть бы «Ладу» в колеса чуть большего диаметра – могло быть наоборот! ЗР

ПЛАСТИЧЕСКАЯ ОПЕРАЦИЯ

11 препаратов для чистки пластмассовых деталей | **Автор** Геннадий Емелькин

В современном авто предостаточно пластика – и снаружи, и внутри. Препаратов для его чистки – тоже. Всем, кто считает это занятие глупым, предлагаем взглянуть на фото – до и после. Понравилось? Тогда читайте дальше.

Желающий вернуть пластмассовым деталям прежний облик столкнется с разнообразием



МАРКА	LIQUI MOLY	3M	LIQUI MOLY	DoctorWax	KERRY
ПРОИЗВОДСТВО	ГЕРМАНИЯ	ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	ГЕРМАНИЯ	США	РОССИЯ
НАЗНАЧЕНИЕ	Очиститель и кондиционер пластика и резины	Средство для ухода за кожей и пластиком	Восстановитель пластика с матовым эффектом	Реставратор пластика	Очиститель-полироль резины и пластика
ЦЕНА, руб.	620	450	420	250	80
ОБЪЕМ, мл	500	473	250	300	240
ОПИСАНИЕ	Резкий, раздражающий запах, есть инструкция на русском языке. Указано время изготовления, дата закодирована. Наносится разбрызгиванием. Освежает внешний вид, не оставляет разводов – это хорошо. Но вот чистит неважно: справился только с легкими загрязнениями, достичь обещанной «первичной свежести» на светлом пластике не удалось. Цена не привлекает.	Пользоваться легко, запах приятный, есть подробная инструкция на русском языке. Указан срок годности, но разглядеть его непросто. Освежает внешний вид деталей, не оставляет разводов. Загрязнения удаляет частично. Особенно заметна оставшаяся грязь на светлом пластике. Впрочем, задача состава – не удаление грязи, а уход за пластиком, восстановление и поддержание естественного блеска.	Запах нейтральный. Инструкция на русском языке, но шрифт уж больно мелкий. Проставлено время изготовления, а дата традиционно зашифрована. Средство наносится на салфетку, а потом растирается по пластику. Пробка с защитой от детей. Восстановитель освежает внешний вид, не оставляет разводов, но чистит неважно – справился только с грязью на ровной поверхности, из трещин ее не удаляет.	Резкий, раздражающий запах. Инструкция на русском набрана крупным шрифтом. Указан срок годности. Состав наносится сначала на салфетку, а потом растирается по пластику. Об очищающих свойствах ни слова, поэтому и претензий по этой части нет. Легкие загрязнения на светлом пластике средству поддались.	Аэрозольная упаковка. Запах – как у бензина «Калоша». Есть инструкция на русском языке. Освежает внешний вид, не оставляет разводов, однако чистит неважно: убирает грязь с ровной поверхности, но из трещин ее не удаляет.
МЕСТО	11-5				

названий препаратов, зачастую продаваемых якобы для одной и той же цели. Нам попались «Средство для ухода», «Очиститель», «Полироль», «Восстановитель», «Реставратор» и еще что-то труднопереводимое. По опыту зная, что в таких делах частенько выигрывают непрофессионалы, решили попробовать всё, что нашли, – набралась целая футбольная команда. Обращаем внимание на то, что у некоторых препаратов для чтения русскоязычной инструкции требуется отогнуть этикетку. Многие этого не знают.

Лучшие средства ранжировали по местам, остальные – в порядке возрастания цены. ЗР



3ton	BBF	Rain Dance	ASTROhim	MA-FRA Pulimax	MA-FRA
РОССИЯ	РОССИЯ	США	РОССИЯ	ИТАЛИЯ	ИТАЛИЯ
Очиститель винила и пластика	Полироль пластика	Quick Detailer Multi-surface	Очиститель пластика, винила и резины	Универсальный очиститель	«Три в одном»
80	70	400	40	280	330
520	500	650	250	500	500
Аэрозольная упаковка, пенный состав, нейтральный запах. Есть инструкция на русском языке. По инструкции, для более эффективной очистки нужна щетка. Частично справился с грязью на ровной поверхности, оставив ее в трещинах.	Удобная упаковка, нейтральный запах, есть инструкция на русском языке. Указана дата выпуска и срок годности. Наносится разбрызгиванием. Удаляет грязь с ровной поверхности, только если приложить усилие. Впрочем, средство заявлено как полироль, поэтому чистить не обязано.	Препарат наносится разбрызгиванием. Грязь убирает довольно хорошо как на ровной поверхности, так и на пористой. Запах довольно резкий. Хотелось бы видеть более полную инструкцию пользователя.	Пользоваться удобно, запах не действует на нервы. Есть инструкция на русском языке. Указаны дата выпуска и срок годности. Наносится разбрызгиванием. Хорошо удаляет грязь как с ровной поверхности, так и из микротрещин пластика. С учетом привлекательной цены заслуживает отдельных симпатий – в том числе и наших.	Удобная упаковка, приятный запах. Наносится разбрызгиванием. Хорошо удаляет грязь не только с ровной поверхности, но и из микротрещин и пор. К эффективности замечаний никаких: светлый пластик очищен до состояния нового. Прекрасный результат!	Претензий никаких: моющие способности отличные, упаковка хорошая, запах не раздражает. И русскоязычная инструкция при нем. Очищенная поверхность выгодно отличается от исходной. Вдобавок обещана защита от старения – со временем оценим и это. В целом один из лидеров.
11-5		4	3	2-1	2-1

ПОДАЙТЕ НА ПИТАНИЕ

Пусковые провода испытываем холодом и током | **12** образцов | **Автор** Михаил Колодочкин

Выбрать хорошие пусковые провода несложно. Если, конечно, рассуждать теоретически. В теории ведь как – чем провод толще, тем лучше: больше диаметр – меньше сопротивление! Плюс хорошие зажимы-«крокодилы»: ведь один плохой контакт мгновенно делает затею бесполезной.

Согласно распоряжению г-на Ома сопротивление пусковой цепи, включая батареи и стартер, никак не может превышать сотых долей того же Ома. При этом на провода должно приходиться омов и вольтов хотя бы раз в десять меньше, чем на стартер (иначе как ему крутить-то, бедолаге?).

Нелегкую задачу изготовитель решает элементарно – анонс на упаковке зачастую не имеет никакого отношения к реальным возможностям проводов. Если даже при токе 200 А ни один из них не уложился в требования стандарта по падению напряжения, что же будет при заявленных 800 А?



13 место | **«Заводила», Санкт-Петербург**

Заявленный ток, А	220
Длина, м	2
Ориентировочная цена, руб.	290

Даже скромный заявленный ток и небольшая длина не помешали наборчику провалить все испытания. Падение напряжения – хуже всех: аж 2,7 В. Явно плохие контакты, причем все – как обжимка, так и у клеммы с клещами. Отметим, что провод крепится только к одной ручке. Упаковка тоже не ахти. Мороз в общем выдерживают, хотя и становятся жесткими. Но тоненькие проволочки не хотят пропускать даже небольшой ток: отказ на первой же секунде!



9–12 место | **King Tools BC 2804, КНР**

Заявленный ток, А	800
Длина, м	4
Ориентировочная цена, руб.	700

Купили, клюнув на заявленные 800 А. Однако крепление – к половинке ручки, падение напряжения при 200 А – аж 2,1 В (это очень много!). Перед морозом спасовали мгновенно, поломавшись при попытке распрямить их. Заявленных амперов эти провода сроду не видели – отказались сотрудничать в первую же секунду. Они же тоненькие! Да и заделка никуда не годится.



9–12 место | **НПП «Орион», Россия**

Заявленный ток, А	500
Длина, м	3
Ориентировочная цена, руб.	700

Провода припаяны и обжаты – но крепятся только к одной половинке. Проводимость в итоге получилась неудовлетворительная. Падение напряжения 1,5 В – много. Мороза не испугались. Чего не скажешь о заявленном токе: отказ на первой же секунде! Напряжение на нагрузке провалилось до 5,84 В – не пойдет. Сгодятся разве что для подзарядки батареи.

НАШ КОММЕНТАРИЙ

ЧТО ПРОВЕРЯЛИ И КАК РАСПРЕДЕЛЯЛИ ПО МЕСТАМ

Помимо внешнего осмотра провели лабораторно-стендовые испытания:
- измерение падение напряжения на пусковом проводе на 10-й секунде при едином токе 200 А;
- проверку целостности изоляции проводов при температурах окружающей среды 30, 40, 50 °С ниже нуля;
- проверку работоспособности при заявленном токе в течение 10 с.

Места распределяли так. Первое не присудили вовсе, поскольку ни один провод не уложился в требования ОСТ 37.001.052-2000 в части падения напряжения. Второе-третье места поделили изделия, сумевшие выдержать заявленный ток. Четвертое и пятое достались тем, кто, на наш взгляд, ошибся с величиной заявленного тока и мог бы выглядеть достойно, будь этот параметр поскромнее. Шестое – восьмое отдали проводам, у которых тот или иной параметр заслуживает хороших слов. Занявших места с 9-го по 12-е хвалить было не за что. Последнее место – у изделия, в котором не понравилось решительно всё. При прочих равных предпочтение отдавали более дешевому комплекту.



9–12 место
«Старт», Санкт-Петербург

Заявленный ток, А	550
Длина, м	2,2
Ориентировочная цена, руб.	640

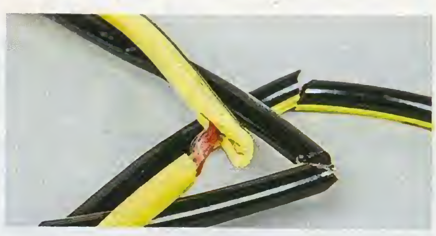
Заделка примером служить не может. Падение напряжения – 1,8 В уже при 200 А. И сразу стало ясно, что большие амперы не для этого изделия, – однако же заявлено 550 А. Понятно, что испытания не продлились и секунды. Да и в морозильнике проводам не понравилось: на морозе захрустели. В общем, положительных отличий не обнаружилось.



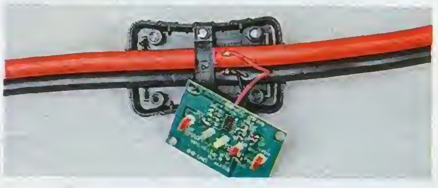
9–12 место
King Tools BC 500, КНР

Заявленный ток, А	500
Длина, м	2,2
Ориентировочная цена, руб.	330

Крепление в клещах – только к одной половинке. Падение напряжения – 2,4 В: один из самых плохих результатов. Изоляция на морозе трещит по швам. С заявленным током не справляются – отказ на первой же секунде испытаний. Разве что цена умеренная.



Китайские провода внешне выглядят очень солидно – хочется поверить в обещанные 800 А. На деле – отвратительная изоляция и тоненькие проволочки внутри. Специально изделие никто не ломал: оно просто полежало в морозильнике.



Пара изделий снабжена примерно такими блоками индикации. По идее, они должны сообщить хозяину, что тот заблудился в двух проводах и что-то спалил.



6–8 место
AkkuEnergy, Heyner, Германия

Заявленный ток, А	не указан
Длина, м	3,5
Ориентировочная цена, руб.	3850

Главное достоинство изделия: провод крепится к двум половинкам клещей. Падение напряжения – 1,1 В, это второй результат! Именно эти плюсы дали повод выделить изделие из группы отстающих. Жаль, что даже при скромных 200 А провода отказали на второй секунде испытаний. Плохой контакт проявил себя локальным нагревом, а потому требуемая энергия не смогла дойти до разряженной батареи. На ценник лучше не смотреть.



6–8 место
Smart Power Berkut RYH SP-400, КНР

Заявленный ток, А	400
Длина, м	3
Ориентировочная цена, руб.	1000

Симпатичная упаковка. Падение напряжения – 1,4 В: средне... На морозе не сплоховали, сохранив при минус 50° возможность подключения под любыми углами. Провод сдвоенный: с таким чуть меньше возни. Но концы проводов присоединены лишь к одной половинке клещей. И заявленный ток оказался не по зубам, причем на первой же секунде испытаний. На нагрузке – меньше 6 В, а потому дальнейшее бесполезно. Стандартная претензия: если контакты дохлые, зачем заявлять непосильные амперы?



6–8 место
«СОРОКИН»

Заявленный ток, А	600
Длина, м	2,5
Ориентировочная цена, руб.	550

Падение напряжения – 1,4 В: средний показатель. Задействованы обе половинки ручек-клещей – это хорошо. На морозе продержались до минус 40° – неплохо. Провода сдвоенные: упаковывать такие чуть удобнее. Достоинств для места в середине таблицы набрали, но проверка заявленным током закончилась в первую же секунду. Ток вдвое-втрое меньше наверняка выдержали бы. А так – извините: желаемое не стало действительным...

Тем, кто собрался покупать пусковые провода, рекомендуем выбирать самые толстые жилы (именно жилы, а не изоляцию), а также минимально необходимую длину (если у вас не огромный грузовик). Обратите внимание на заделку в клещи – лучше, когда задействованы обе половинки.

А от того, насколько плотно губки клещей ухватят аккумуляторную клемку, зависит половина успеха.

И пусть провода никогда вам не пригодятся.



Идеальных «крокодилов» не нашлось, но вот эти были из лучших. Провода подсоединены к обеим половинкам, а конструкция позволяет пользоваться ими там, где зацепиться за клемму не удается: помощник может плотно прижать их к полюсам разряженной батареи, пока вы пытаетесь пустить мотор. Правда, заделка никудышная.

Лучшая изоляция оказалась нефотогеничной и больше напоминала шланг. Но мороза в полсотни градусов не испугалась.





5 место **Airline Expert SA-750-05E, КНР**

Заявленный ток, А	750
Длина, м	5
Ориентировочная цена, руб.	1600

Длиннющие китайско-питерские провода выглядят солидно. Каждый провод прикреплен к обеим половинкам клещей – правильное решение. С обещанными «–50 °С» явно перегнули палку, однако «–30°» – неплохо. Падение напряжения на каждом проводе на общем фоне невелико – 1,1 В. Могло быть еще лучше, если бы не запредельная длина. Но главный недостаток – контакты: при таком заявленном токе они должны быть идеальными. А здесь ток «потерялся» уже на второй секунде, не добравшись до севшей батареи. Будь провода покороче, а заявленный ток поменьше, стали бы лучшими. Но не в этот раз.



4 место **«Автоэлектрика Т-26 Супер», Москва**

Заявленный ток, А	600
Длина, м	4
Ориентировочная цена, руб.	2700

Набор купили из-за интереса к оглушительной цене. Испытания начались лихо: лучший результат по потере напряжения на проводе (всего 0,7 В). Сибирский мороз в минус 50° провода тоже выдержали лучше всех. А вот с током изготовители погорячились. Да и провода вместе с ними: вся энергия ушла в нагрев на первой же секунде испытаний. К хорошим проводам добавить качественную заделку в нормальные клещи да заявить ток раза в два меньше – были бы чемпионами. А в нынешнем виде сгодятся только при скромных токах. Впрочем, отдавать такие деньги жалко.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА
ЗАЧЕМ ЗАЯВЛЯТЬ НЕПОСИЛЬНЫЕ ТОКИ?

Причин много: амбиции, реклама, неграмотность. А чаще всего расчет на то, что потребитель никогда в жизни не догадается, что провод не выдает заявленных характеристик. Во-первых, далеко не каждому стартеру нужны такие амперы, а во-вторых, в реальном пуске мотора практически всегда участвует подсевшая родная батарея, которая берет на себя изрядную долю нагрузки. Наконец, скорее всего, купленные провода всю жизнь проваляются мертвым грузом в багажнике.

Всем, кто уже приобрел что-то непотребное, совет простой: не отчаивайтесь. Любой, даже самый дрянной провод сгодится для подзарядки севшей батареи от нормальной. Не пытайтесь сразу крутить стартер – дайте возможность зарядам двух батарей хоть немножко уравняться.

И еще – о морозе. Почти все производители указали на упаковках крутые цифры, аж до минус 50°! Ну, что указали, то мы и проверили. А вот зачем рекламировать непосильные величины – это все тот же вопрос.



2–3 место **Lampa 701.1.6, Италия**

Заявленный ток, А	200
Длина, м	2,5
Ориентировочная цена, руб.	780

Один из лидеров испытаний победил благодаря скромности. Заявленные 200 А он пропускал через себя положенные 10 с, подарив батарее аж 8,5 В – наш рекорд. Жаль, сильных морозов не любит: затрещал по швам, – «итальянцу», так и быть, простим. А вот заделку проводов признать удовлетворительной не можем: работает только половинка, потери на проводе слишком большие. Спасло, что заявленный ток откровенно хилый, иначе не избежать бы проблем. Ну а в таком варианте всё в порядке.



2–3 место **ООО «Феникс», Санкт-Петербург**

Заявленный ток, А	200
Длина, м	2
Ориентировочная цена, руб.	360

Невзрачный наборчик оказался в лидерах благодаря правильно заявленному току, который честно выдерживался в течение положенных 10 с, не просадив выходное напряжение ниже положенного. Еще один плюс – морозостойкость: провода не испугались 50° ниже нуля. Наконец, отметим реалистичную цену. Из негатива – крепление лишь к одной половинке клещей и чрезмерное падение напряжения на проводе, превышающее требования стандарта. Будь заявленный ток чуть выше, наверняка пришлось бы ставить неуд. В данном виде претензий нет.



1 место **ВАКАНСИЯ**

Заявленный ток, А	честный: пусть это будут хотя бы 200 А!
Длина, м	не более 2,5
Ориентировочная цена, руб.	не выше 500

На первое место мы приглашаем изделия производителей, готовых предложить потребителю пусковые провода, на которых при 200 А падение напряжения не более 0,4 В и которые смогут выдерживать заявленный ток хотя бы 10 с. Вдобавок при попытках подключиться на морозе они не должны трещать и ломаться.

РУКА РУКУ МОЕТ

Проверяем средства для чистки рук в походных условиях | **13** образцов | **Автор** Геннадий Емелькин

ASTROhim Крем для очистки рук с абразивом

Ориентировочная цена, руб. 60

Хорошая упаковка, крышка легко открывается. Крем запросто удаляет остатки грязи, жира, масла. В целом понравился, но вот герметик отмывать, к сожалению, не захотел – в отличие от другого препарата той же фирмы.

3M GLASS WIPES Салфетки для очистки стекол

Ориентировочная цена, руб. 120

Взятые вне конкурса, как совсем не предназначенные для очистки рук, без проблем справились с грязью, жиром, маслом и даже с коварным герметиком. К тому же не надо думать, чем потом вытереть руки. Салфетки пропитаны на совесть и не высыхают на воздухе. Для очистки рук понадобилось две штуки. Самое эффективное средство из всех опробованных.

Permatex FAST ORANGE. PUMICE

Ориентировочная цена, руб. 160

Крышка не понравилась. Есть инструкция на русском, но напечатана мелким шрифтом. Апельсиновый запах возражений не вызвал. Состав густой, желеобразный, с добавкой пемзы. С грязью, жиром, маслом справился, а с герметиком, несмотря на наличие пемзы, пришлось повозиться. Одолели со второй попытки.

ЧИСТИК UNIVERSAL

Ориентировочная цена, руб.
70 руб. (100 мг ■), 130 руб. (440 мг ■)

От соседей из семейства «чистиков» этот отличается отсутствием абразивных частичек. Поэтому герметик ему не поддался. Зато всё остальное отмыл довольно легко.

MA-FRA Pole Position

Ориентировочная цена, руб. 300

Нейтральный, нераздражающий запах. А крышка неудобная. Консистенция густая, в состав входят абразивные частички. Шрифт в инструкции очень мелкий. Препарат классный: хорошо отмывает грязь, жир, масло и даже герметик легко одолел.

BBF Чистящая паста

Ориентировочная цена, руб. 50

Процесс открывания не самый удобный. Запах нейтральный. Густая паста с абразивными частичками. Инструкция на русском, но шрифт довольно мелкий. Средство легко удалило грязь, жир, остатки масла. Герметик не одолело.

Permatex FAST ORANGE. SMOOTH

Ориентировочная цена, руб. 160

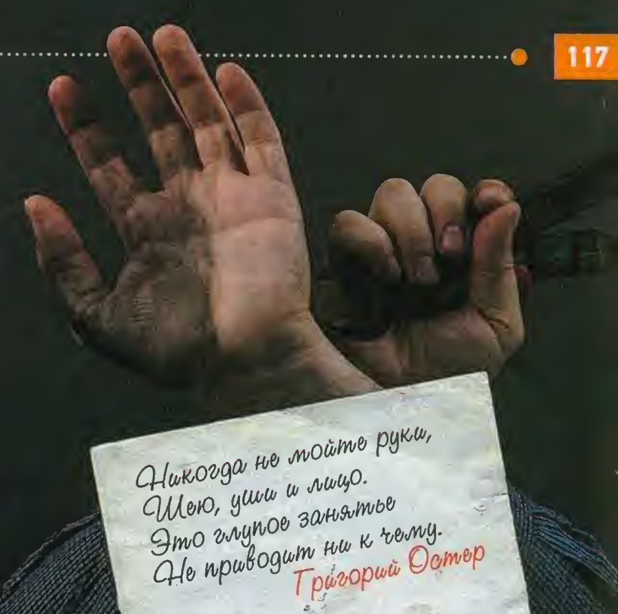
Неудобная крышка. Инструкция набрана мелким шрифтом. Пахнет апельсинами. Состав густой, желеобразный, пемза отсутствует. Из всех загрязнителей трудности вызвал только герметик – потребовалось дополнительное время.



Перепачкаться в дороге немудрено, случается разное. Предположим лучшее: мы уже одолели все невзгоды и остается пустячок – отчистить грязные руки. Только не о штаны, извините, а цивилизованно и гигиенично. Магазины готовы предложить кучу препаратов. Чтобы испытания были посложнее, мы решили перемазаться на всю катушку: старую литиевую смазку перемешали с дорожной грязью, взяли еще смазку для ШРУСов и даже клеевой герметик «Перматекс Супер "300"». Последний, как известно, устойчив к маслам и антифризам, черта с два от такого отмоешься.

Наше мнение о каждом из проверенных средств – в фотогалерее. Особо отметим понравившиеся нам средства марки «Ма-Фра» – «Манибел» и «Поул Позишн», пару «оранжевых» препаратов «Перматекс» и гель фирмы «Астрохим».

Но вот какая незадача: награды «Выбор ЗР», причем присужденной единодушно, удостоились самые обычные салфетки. Удобно, дешево и работает – в общем, нам они очень понравились. А еще – никакие тряпки к ним не нужны. ЗР



MA-FRA Pole Fluid

Ориентировочная цена, руб. 1100

Сделанная с умом упаковка, есть дозатор. Инструкция на русском. Приятный запах, состав густой, с добавкой пемзы. Хорошо удаляет грязь, жир, масло, но с герметиком, увы, не справился. Трех литров хватит надолго, но все же обратите внимание на ценник...

ASTROhim Гель для очистки рук

Ориентировочная цена, руб. 100

Удобная упаковка, крышка открывается одним пальцем. Но вот закрывается, наоборот, тяжело, при этом остаток в носике разбрызгивается во все стороны. Приятный апельсиновый запах. Инструкция на русском языке, но шрифт очень мелкий. Состав жидкий, легко растирается. Удаляет все загрязнения; с герметиком справился с третьей попытки.

MA-FRA MANIBEL

Ориентировочная цена, руб. 180

Нейтральный, нераздражающий запах. Крышка неудобная. Шрифт инструкции очень мелкий. В отличие от других чистящих продуктов этой фирмы, средство похоже на влажный песок. Хорошо отмывает грязь, жир, масло. И даже с герметиком разделалось играючи.

ЧИСТИК EXTREME

Ориентировочная цена, руб. 80

Удобная упаковка, но резьбовая крышка без насечки, – замасленные пальцы проскальзывают. Инструкция напечатана крупным шрифтом. Запах нейтральный, не раздражает. По консистенции – густая паста с частичками абразива. Легко справляется с грязью, жиром, маслом, но герметик остался непобежденным.

Permatex Blue Label

Ориентировочная цена, руб. 150

Нераздражающий, нейтральный запах. Подробная инструкция на русском, но шрифт мелкий. Открывать крышку крайне неудобно, нужно большое усилие. Грязными руками это сделать трудно: соскальзывает палец. Состав густой, желеобразный, без абразивных частиц. Из предложенных загрязнителей победил все, кроме герметика.

3ton Очиститель рук

Ориентировочная цена, руб. 90

Удобная резьбовая крышка с насечкой. Без проблем открывается даже замасленными руками. Инструкция на русском языке – мелким шрифтом. Состав густой, запах приятный. Хорошо отмывает грязь, жир, масло, но с герметиком не справился.





ОБЫГРАТЬ БАВАРИЮ?

Новичок Cadillac ATS AWD | **Лидер** BMW 328i xDrive | **Автор** Сергей Воскресенский | **Фото** Константин Якубов



Cadillac ATS AWD

Премьера состоялась в Детройте в январе 2012-го, летом того же года стартовали продажи. В России «Кадиллак-ATS» появился в 2013-м.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (276 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатые механическая или автомат; привод задний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Standard, Luxury, Performance.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 700 000–2 190 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 276 л.с., 6-ступенчатый автомат, Performance, опции, 2 325 000 руб.

BMW 328i xDrive

Появление шестой по счету генерации легендарной «трешки» состоялось зимой 2011/2012. Несколько позже начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (245 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механическая или 8-ступенчатый автомат; привод задний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: базовая с различными вариантами исполнения – Modern, Sport, Luxury, M-Style, Individual.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 695 000–1 795 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 245 л.с., 8-ступенчатый автомат, Modern, опции, 3 013 000 руб.

«Компактный, спортивный, абсолютно новый седан премиум-класса» – всё это, как вы догадываетесь, о «Кадиллаке-ATS». Машина получилась заметная, абсолютно в духе «кадиллаков» нашего времени, чьи внешние данные более чем солидны. Такие у нас любят. Добавим сюда 2-литровый турбомотор, 6-ступенчатый автомат, полный (в нашем случае) или задний привод и, конечно, насыщение модными нынче электронными помощниками. А как трогательно звучит в длиннющем списке базового оборудования упоминание, например, рулевого управления ZF с приставкой Premium! Чувствуется, люди готовились. К чему?

Создатели «Кадиллака» не скрывают, что серьезно и заинтересованно смотрели на БМВ 3-й серии – его и выбрали основным соперником. Причем изучили настолько внимательно, что, если «прогуляться» под машинами, у них найдется много общего. Естественно, ни о какой взаимозаменяемости деталей, например, подвески речи нет, но компоновка, форма, даже углы наклона рычагов – во всем этом явно учтены технологии и инженерные инновации главного конкурента. Уверен, и в салонах этих двух моделей немало схожих, если не сказать тесных, решений. Что же, от этого «Кадиллак» станет для потребителя только привлекательней. Может, и вправду пора баварцам потесниться с незыблемых позиций?

ДИТЯ СОБЛАЗНА

Пожалуй, главная приманка «Кадиллака-ATS» не в цене, а в заложенном в нее разнообразии стандартного оборудования. Правда, обещанные стартовые 1 700 000 руб. – это, несомненно, неплохо укомплектованная, но всего лишь базовая (комплектация «Стандарт») машина. Задний привод да обычная 6-ступенчатая механика, пусть и в компании с задним дифференциалом повышенного трения, спортивной подвеской (жесткость амортизаторов регулируется) и тормозами «Брембо», вряд ли вызовут жгучее желание с ходу раскошелиться. Равно как и интерактивная развлекательная система CUE, парктроник или, например,



Салон «Кадиллака» ярок и помпезен, даже чересчур. Но водительский инструментарий на высоте.

Объемная комбинация приборов поначалу завораживает. Потом ощущаешь перенасыщенность информацией, особенно на нижних экранах.

Субъективно режим «спорт» влияет в основном на работу амортизаторов и быстродействие автомата. Злости двигателю он почти не добавляет.

Верхний блок тумблеров – удобные и логичные настройки проекционного экрана. Картинку на ветровом стекле, можно перемещать, меняя ее содержание.

двухзонный климат-контроль. Подобные завлекалочки нынче не редкость и в автомобилях попроще.

Куда интереснее комплектация «Перформанс», изобилующая всевозможными современными технологиями. Тут не только системы предупреждения о возможном столкновении или выходе из занимаемой полосы, но и круиз-контроль, сиденья с вибросигналом о неправильно выбранной дистанции. Правда, с полным приводом всё это тянет уже на 2 190 000 руб., но вместе с небольшим списком опционных пакетов, где свои изюминки, оно, наверное, того стоит.

У БМВ несколько иной подход к ценообразованию: базовая версия с весьма скромным для «баварца» ценником в 1 795 000 руб. (328i xDrive) и минимальным перечнем благ цивилизации (скромнее уже нельзя!) плюс

Комплектации и цены Cadillac ATS

Комплектация	Standard		Luxury	Performance	
Тип коробки передач	M6	A6			
Тип привода	задний				полный
Двигатель	2,0 л (276 л.с.)				
Цена, руб.	1 700 000	1 800 000	1 940 000	2 080 000	2 190 000
Доступные опции					
Двухзонный климат-контроль	базовое оснащение				
Круиз-контроль	базовое оснащение				
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение				
Сиденье водителя с памятью	–		базовое оснащение		
Камера заднего вида	–		базовое оснащение		
Фары	галогенные			биксенон	
Подогрев руля	–			базовое оснащение	
Пакет «Осведомленный водитель»: датчик дождя, встроенные в задние сиденья боковые подушки безопасности, водительское кресло с вибропредупреждением, система предупреждения об уходе с полосы	–		40 000 руб.	базовое оснащение	
Люк с электроприводом	60 000 руб.				



В салоне БМВ прекрасно уживаются узнаваемый стиль и великолепный водительский арсенал.

Комплектации и цены BMW 328i

Комплектация	328i	328i AWD
Тип коробки передач	М6	
Тип привода	задний	полный
Двигатель	2,0 л (245 л.с.)	
Цена, руб.	1 695 000	1 795 000
Доступные опции		
Двухзонный климат-контроль	базовое оснащение	
Шины, не боящиеся проколов	базовое оснащение	
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение	
Электрорегулировки сиденья водителя	базовое оснащение	
Борткомпьютер	базовое оснащение	
Фары	биксенон	
Мультифункциональный руль	базовое оснащение	
Датчик дождя	базовое оснащение	
Противоугонная система BMW Business	базовое оснащение	



Здесь окунаешься в старые добрые времена. Не так ярко, как у новичка, зато информация воспринимается великолепно.



Похоже на «Кадилак»? Однако сразу чувствуется, кто здесь законодатель мод.



Наверное, главная водительская игрушка, лихо управляющая резервами баварской машины. Вариант *ECO PRO* не в счет.

список дополнительного оборудования на нескольких страницах. Всё это так называемая свободная комплектация. Не буду утверждать, что подобный подход хуже, – самому комплектовать индивидуальный автомобиль даже заманчивее. Однако надо быть готовым к тому, что при наличии здорового потребительского аппетита итоговая цена окажется едва ли не вдвое выше начальной. В этом плане «баварец» уж точно безоговорочный лидер!

ВЗРОСЛЫЕ ИГРЫ

Удивительно! В салоне, отделанном дорогой кожей ярких, очень выразительных оттенков, вкушаешь качественную музыку («Бозе», как-никак), неторопливо устраиваешься в добротном водительском кресле, долго вникая в обширную коллекцию его регулировок, в том числе подколенного валика, оцениваешь выразительные приборы, хваткий и логичный рычаг современного автомата – и вдруг наталкиваешься на дешевый лакированный пластик передней панели. Вдобавок из-за массивного встроенного люка (опция) голова почти упирается в потолок. Вроде всё так богато и симпатично, но «Кадиллак» все больше ассоциируется с блестящей игрушкой, пусть и с задатками премиальности.

В окружении самых высоких технологий тону́, пытаясь ухватить логику выдаваемой информации. И всё из-за абсолютно электронного усилия на кнопках, которое вводит в ступор. Прицелился, нажал – и что-то там трык под пальцем, как будто сломал. Копки слепые, к тому же неопрятные от многочисленных отпечатков на блестящей поверхности. Перемудрили! В итоге информационно-развлекательные функции водительской жизни страдают, а жаль. Ведь тумблеры, напрямую связанные с управлением системами автомобиля, работают превосходно.

Можно по-разному относиться к этому БМВ и вовсю критиковать не самую современную, хотя и традиционно правильную комбинацию приборов, ерничать по поводу монитора, инородно торчащего в центре передней панели, или не принимать слишком уж электронный рычаг управления коробкой (почти джойстик!), такие же невнятные и далеко не самые удобные подрулевые переключатели, в функциях которых, невзирая на их кажущуюся прозрачность, откровенно путаешься, – но немного погодя,

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
CADILLAC ATS 2.0T	62,2	65,4	67,8	71,2	71,8
BMW 328i xDRIVE	64,7	66,5	69,5	72,4	71,6

Линии исполнения BMW 328i

	Sport Line	Modern Line	Luxury Line
Обивка	ткань Track, антрацит/красный или антрацит/серый	сочетание ткань/кожа Breeze, антрацит или устричный	ткань Move, янтарный
Планки	черный глянец/коралловый	перламутр/хром	Fineline антрацит/хром
Диски	18-дюймовые Double Spoke	18-дюймовые Turbine Style	18-дюймовые Multi Spoke

Сзади в «Кадиллаке» очень тесно не только ногам, но и голове. Здорово мешает отформованный под люк потолок.

Cadillac ATS

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Евгений НИКОЛАЕВ
владелец «Кадиллака-ATS»
(пробег 3500 км)



Хотелось мощный седан ценой около двух миллионов, в идеале полноприводный – чтобы уверенно передвигаться зимой. Под эти условия подходили «Ауди-А4», «трешка» БМВ и «Мерседес-Бенц» С-класса. От последнего отговорили друзья: модель далеко не свежая. Похожие аргументы не дали стать хозяином «Ауди». И вот, когда я мысленно уже внес предоплату за БМВ-328i xDrive, волею случая оказался в салоне «Кадиллака».

Это была любовь с первого взгляда! Узнаваемые граненые формы, компактные размеры и вполне адекватная цена. За два миллиона с хвостиком, что просили за полноприводный ATS, в машине уже было всё необходимое: кожаный салон с электрическими регулировками, камера заднего вида и музыкальная система «Бозе». Да, базовая версия желаемой «трешки» дешевле, однако за все эти радости пришлось бы доплачивать.

От почти исчезнувших сомнений окончательно избавил тест-драйв. «Кадиллак» показал себя превосходно. Он впечатлил и разгонной динамикой, и вполне европейским, собранным поведением на дороге. Честное слово, от автомобиля с американскими корнями такого не ждал! Минусы? Они есть, но для меня несущественны. Поскольку 90% времени езжу максимум с одним пассажиром, теснота в заднем ряду беспокоит несильно. Маленький багажник? Бросьте! Чемоданы влезают, к тому же я не собираюсь устраивать там склад. Пожалуй, больше всего огорчает избыточная (с налоговой точки зрения) мощность, но ради возможности ездить на столь красивом автомобиле, удовлетворяющем всем моим запросам, я готов с этим мириться.



Регулируемая подколенная подушка – это здорово, но сиденье просторное, без выраженных спортивных наклонностей.

хорошенько присидевшись и осмотревшись, подводим итог: высший балл!

Да, с оговорками, но сидишь здесь удобнее и правильнее, чем в «Кадиллаке», не говоря уже о большей свободе. Освоив iDrive, пользуюсь мультимедийной системой практически вслепую. И так во всем: за что ни возьмись, начиная со всеобщей водительской



«Кадиллаку» присуща доля искусственности, особенно на высоких скоростях.



направленности большинства важных и не очень органов управления и заканчивая удобной (в «Кадиллаке» всё куда хуже) посадкой сзади. Банальный пример: даже карманы в дверях рассчитаны на их регулярное и полноценное использование!



Внешне кресла очень похожи, однако у БМВ заметно удобнее.

Оказывается, в БМВ сзади не только комфортнее: здесь шире и разнообразнее возможности трансформации.

НА ЛОПАТКИ

«Кадиллак» по-своему очень интересен. Взять тот же двигатель – моментный, напористый, удобный. На первый взгляд, в его 276 «лошадях» и прыть, и стать, вполне соответствующие понятию быстрого автомобиля. Хороший старт, отзывчивость на средних оборотах. Правда, маловато эмоций на самых верхах и немного мешают запаздывания при резком нажатии на акселератор. Тем не менее привыкаешь, адаптируешься, внося незначительную коррекцию при резком, импульсивном вождении.

И ведь радует «Кадиллак»! Сбалансированные, понятные тормоза, хороший акустический комфорт, цепкая, а на высоких скоростях еще и довольно строгая управляемость – машина активна (иногда даже чересчур) в быстрых поворотах. Немного не вписываются в общую идеологию слишком прыгучие, жесткие подвески, не лучшим образом справляющиеся с неровностями. Но и с этим на первых порах как-то уживаешься. Дескать, не эталон, конечно, но хорошая, быстрая машина. Но что-то немного настораживает. Что именно? Пожалуй, опять некая доля искусственности, присущая чрезмерно активному, особенно на высоких

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Любовь ПОТАПОВА
владелица БМВ-320d
(пробег 15 200 км)



Уже почти год у меня БМВ-320d. Он полностью оправдывает ожидания: современный, динамичный, воплощение современных технологий. А главное – производит впечатление надежного и ежедневно дарит драйв.

Набор первой сотни у моей 184-сильной дизельной версии занимает лишь 7,6 секунды, подвеска в меру мягкая, но при этом собранная и располагает к активной езде. Несмотря на дизельный двигатель, машина без проблем заводится даже в –43° (живу в Кемерове) и прогревается за 15–20 минут. Автомат великолепен – переключается как надо. Очень нравится интерьер. Из плюсов отмечу еще хорошую проходимость зимой даже на заднем приводе. В багажнике много места, вот только под полом нет запаски. Ее отсутствие отчасти компенсируется традиционными для БМВ шинами «ран флэт», однако они очень жесткие и шумные, – на мой взгляд, это минус. Впрочем, проблема легко решается заменой покрышек. Также хочу упомянуть систему iDrive. Очень полезная вещь! Помимо развлекательных функций подробно показывает текущее состояние машины, следит за уровнем масла. Словом, автомобиль просто замечательный, – на сегодняшний день я не вижу на своем горизонте достойных претендентов ему на замену.



По нашим замерам, багажник «Кадиллака» уступает грузовому отсеку БМВ 44 л.



Рациональный багажник, в котором, увы, не хватает запаски, особенно в России.

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
CADILLAC ATS 2.0T	15 000 км или 12 месяцев либо согласно указанию компьютера	3 года или 100 000 км	32
BMW 328i xDRIVE	20 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	58

Данные производителя

Модель	CADILLAC ATS 2.0T	BMW 328i xDRIVE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4643/1805/1421/2775	4624/1811/1434/2810
колея спереди/сзади	1512/1548	1531/1572
Объем багажника, л	380	480
Радиус поворота, м	5,8	5,7
Снаряженная/полная масса, кг	1607/н.д	1610/2075
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,1	5,8
Максимальная скорость, км/ч	225	250
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,0/6,3/8,4	8,7/5,5/6,7
Выбросы CO_2, г/км	195	157
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1998	1997
Степень сжатия	9,5	10,0
Мощность, кВт/л.с.	203/276 при 5500 об/мин	180/245 при 5000–6500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	353 при 1700–5500 об/мин	350 при 1250–4800 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A6	A8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,06/2,37/1,55/1,16/0,85/0,67/–/–/3,20	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00 /0,84/0,67/3,3
Главная передача	3,27	3,38
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	225/45R17	225/45R18

скоростях, поведению на дороге. Вот ведь парадокс: стабилизирующее усилие на руле есть, и довольно высокое, есть точное следование заданной траектории, а машину на все сто при этом почему-то не чувствуешь. Есть нелогичность в работе регулируемых подвесок, не хватает комфортности. Надо ли говорить, что в режиме «спорт» они и вовсе становятся нетерпимыми даже к небольшим выбоинам? Ну не настоящий он, «Кадиллак», и всё тут!

Осознание этого приходит само собой, едва оказываешься за рулем БМВ. И дело тут не только в 8-ступенчатом автомате (он куда рациональнее распределяет отменные возможности формально более слабого, 245-сильного мотора) или неожиданно комфортных подвесках, после ATS просто балующих гармонией. Равно как и не в руле, который в обычном режиме «комфорт» совершенно не напрягает гоночными нюансами. И при этом (опять парадокс!) даже в этом полурасслабленном состоянии мотора, подвесок, трансмиссии ты чувствуешь, контролируешь машину, буквально каждое ее движение или отклонение от траектории. Что тогда говорить о режимах «спорт» или «спорт+»! Тут «трешка» мгновенно превращается в сгусток эмоций – цепкий, в меру резкий, в меру жесткий и при этом удивительно понятный аппарат.

Недостатки? Они сухи, как комментарий к результатам наших замеров. Гул шин, особенно на шероховатом покрытии, – пожалуй, самая весомая ездовая особенность «трешки».

⊗ – поперечный размер

Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг(%)	M_2, кг(%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./S, мм	h, мм	h_1, мм
CADILLAC ATS 2.0T	985–1205	975	1405	1090	535–760	925	1365	820/1780	448	745	425	300	867 (51,9)	802 (48,1)	1669	5,0/35	120*	200
BMW 328i xDRIVE	1020–1240	995	1395	1140	590–830	935	1385	960/1820	475	760	435	344	849 (51,1)	811 (48,9)	1660	4,0/60	135*	200

*По защите двигателя.



Неважная обзорность и теснота на заднем сиденье – отчасти жертвы запоминающегося дизайна.

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

CADILLAC ATS 2.0T AWD — погрешность спидометра 3,8% — max 223,5 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220
с	0,7	1,8	3,4	5,4	8,3	11,5	15,7	21,1	28,5	41,4	72,6

BMW 328i xDRIVE — погрешность спидометра 2,2% — max 246,1 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
с	0,9	1,9	3,0	4,6	6,6	9,1	12,4	16,6	21,9	29,2	39,6	61,1

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

	CADILLAC ATS 2.0T AWD	BMW 328i xDRIVE
60-100 км/ч (D)	4,9 с	3,7 с
80-120 км/ч (D)	6,2 с	4,5 с

ВЫБЕГ

	CADILLAC ATS 2.0T AWD	BMW 328i xDRIVE
120-50 км/ч	1426 м	1675 м
50-0 км/ч	557 м	630 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	CADILLAC ATS 2.0T AWD	BMW 328i xDRIVE
путь	41,0 м	37,4 м
замедление	9,41 м/с²	10,32 м/с²

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CADILLAC ATS 2.0T	8	8	7	9	7	8	9	9	8	8	7	8	6	6	7	7,7
	↑ Интересен снаружи и внутри, прекрасно оснащен в топовых комплектациях, динамичен, цепок и собран на дороге; хороший акустический комфорт.								↓ Стесняет и трясет сидящих сзади, слабо приспособлен к российским условиям.							
BMW 328i xDRIVE	9	9	8	9	8	8	10	10	9	7	8	8	7	7	7	8,3
	↑ Умный автомобиль, прекрасно оснащен, очень удобен и для водителя, и для пассажиров; великолепные ездовые возможности.								↓ Шум от шин, не вполне приспособлен к России.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

PS УЧТЕМ СТОИМОСТЬ

С выгодностью покупки всё очень ожидаемо. Покупатель «Кадиллака-ATS» на потраченный рубль получает больше: делим итоговый балл на цену тестового экземпляра и поздравляем «Кадиллак». Ситуацию можно переломить, лишь отказавшись от некоторых опций при покупке БМВ.

***Cadillac ATS:* 3,3 *BMW 328i:* 2,7**

Сергей Воскресенский

Так уж получилось, что знакомиться с «Кадиллаком-ATS» я начал с инструкции. Признаюсь, давно не встречал столь толковой книжки: в противовес привычным рекомендациям чуть что обращаться к официальному дилеру здесь подробно и доступно описаны нюансы жизни с автомобилем. За это дополнительный балл к оценке в графу «Эксплуатация».

ИМЕТЬ ИЛИ НЕ ИМЕТЬ

В этом споре я голосую за лидера. Да, «трешка» недешева, как и остальные представители марки. И даже на шинах «ран флэт», не боящихся проколов, ей в России не хватает практичности. Зато азарта и ярких ощущений в достатке!

«Кадиллак» – спортивный автомобиль? На самом деле, если немного снизить оценочную планку, всё встанет на свои места. И ATS покажется... нет, не идеалом, скорее интересным индивидуумом даже на фоне премиальных одноклассников. На то ему даны незаурядная внешность, яркое внутреннее содержание, очень неплохие ездовые возможности и масса модной электроники. Главное – помнить, что эта машина категорически не любит плохих дорог и... сидящих сзади. ЗР

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ

Автошкола позади. А чему там научили? Даже простейший вопрос: как правильно держать руль? – иногда вызывает затруднения. Опытом делится **Вадим Крючков.**

Найти рукам место на руле несложно. Главное – не забывать, что современные автомобили оснащены подушками безопасности. Одна из них спрятана в ступице рулевого колеса и в аварийной ситуации может отправить ваши руки вам же в лицо. Не держите руки на пути раскрывающейся подушки! На ободе отформованы приливы, они и задают правильный хват.

Рулевое управление современных автомобилей в большинстве случаев позволяет маневрировать без перехватов и скрещивания рук. Исключение – парковка, повороты во дворах, то есть маневры на малых скоростях, когда подушка и не должна выстреливать в случае аварии. Владельцам не самых современных автомобилей рекомендуем держать руль так же. Это сейчас обод ровный и нет подушки. А когда появится – вместе с новым автомобилем, – правильный хват руля будет уже в подкорке. ЗР



Руль надо держать так, а не иначе. На ободе большинства современных «бубликов» есть специальные приливы, чтобы браться по-другому было неудобно.

Определить расстояние до руля очень просто. Если запястья дотягиваются до верхней точки обода, все правильно. Ступица должна быть направлена в лицо, а не в живот, обод не перекрывает приборы.



Если при маневрировании задним ходом хочется взяться за обод так, вы сидите слишком далеко от руля.



Предзахваты, вольное расположение рук на ободе остались в прошлом. Помните: в ступице подушка безопасности! В случае аварии она не должна впечатать руки в лицо.





Правильный хват позволяет дотянуться до переключателей, не отрывая руки от обода.



ИДИТЕ В БАНЮ

Отличная мойка прибавляет автомобилю пять баллов к харизме и десять – к скорости. Сколько стоит душ для машины в разных городах и странах, изучала **Мария Бойко**.

Мойка автомобиля по своей обыденности сравнима с походом в душ. Правда, мыть автомобиль все-таки можно не каждый день. Тем не менее всякий водитель хочет найти мойку подешевле, и не мне его за это судить.

Средняя стоимость услуги зависит от города и масштабов освежаемого объекта. Помыть большой джип в Москве или автомобиль А-класса в небольшом европейском городке – две разные истории.

«Ребята, как вы моете свои машины?» – вопрошал на англоязычном форуме парень, который недавно переехал в Женеву. Ответом ему были наводки на точки в небольших переулках и юмор: «Ну, мы выгоняем свои авто на улицы и ждем дождя». Юноша, который поднял эту тему, резонно заметил: «Судя по тому, что я вижу, именно этот способ самый приближенный к реальности».

Действительно, выяснить стоимость автомойки в Женеве оказалось не так просто. Но Интернет обещает, что автоматическая экспресс-мойка обойдется примерно в 12 швейцарских франков (430 рублей), ручная мойка – в 30–50 франков (1070–1780 рублей), а чтобы машину вымыли снаружи и вытерли пыль внутри, придется выложить 100–120 местных тугриков, в переводе на наши деньги 3600–4300 рублей.

Прежде чем вы потянетесь за корвалолом, надо отметить две вещи. Во-первых, парень с форума действительно очень близок к истине: машины в Европе подолгу остаются чистыми без мытья, причем даже после того, как пройдет дождь. Во-вторых, выбирать у них стоит автоматические станции – ручной труд, такой привычный в наших широтах, там ценится дорого.

Эту же мысль подтверждает Италия. Мойки самообслуживания здесь крайне популярны и дешевы. Суммарно мойка обойдется примерно в 5 евро (около 200 рублей). Принцип следующий: за каждое действие с вашей машиной надо кинуть в аппарат монетку в 1 евро (43 рубля). Обдать водой – монетка, шампунь – еще монетка, смыть шампунь – третья монетка, посушить – еще кинуть. За лишний евро автомат покроет машину воском. А вот привычная для нас мойка в Риме выйдет в три раза дороже – около 15 евро (почти 700 рублей).

Примерно такой же расклад в Париже: экспресс-мойка – 5 евро, обычная плюс протирка салона – 15. Доплата за кроссовер – 5 евро. Дополнительные услуги (например, очистить авто от птичьего помета) – еще пять.

В Берлине автоматическая мойка обойдется в 7–15 евро, ручная – приблизительно в двадцать пять (1100 рублей). Кстати, большой популярностью в европейских городах пользуется такая услуга, как удаление граффити с автомобиля. Действительно, в иных районах не редкость поутру увидеть свою машину расписанной уличными художниками. В Германии за ликвидацию образцов их творчества с вас возьмут около 30 евро (1300 рублей).

Автомойка в Вене обойдется этак в 15 евро (660 рублей). Доплата за SUV – около 2 евро, столько же за обработку ковриков. Конечно, есть мойки подороже, но их «комплекс» включает, как правило, не только шампунь и воду, но и чистку салона плюс полировку кузова воском. Это автоматически поднимает стоимость минимум до 60 евро (2600 рублей).

Если не ограничиваться Европой и переместиться, например, в Вашингтон, то мойка обойдется в среднем в 17–18 долларов (550–600 рублей). В Сиднее выйдет дешевле: экспресс-мойка стоит 12 австралийских долларов (360 рублей), обычная – около двадцати (60 рублей). Жители обоих городов не стесняются пользоваться купонами, скидками и прочими благами цивилизации. Например, на сиднейских мойках в дождливую погоду, а также в мужские и женские дни гарантирована скидка.

Жителям Пекина повезло, пожалуй, больше всех. Помыть машину в этом городе стоит от 20 до 60 юаней (100–310 рублей). Цена зависит от типа мойки (автоматическая или ручная), района, типа автомобиля и наличия карточки клиента. ЗР

ДОРОГО И ДОЛГО

Известно о нескольких автомойках с характеристикой «самая дорогая». Одна из них расположена в Великобритании, другая – в Дубае. Мытье одного автомобиля там занимает до 250 часов, в ассортименте используемых при этом моющих средств около сотни позиций. По разным прайсам, стоимость такого «душа» – 8200 евро либо 15 000 долларов.

***P.S.** Сравнивая стоимость услуг в разных городах мира, мы не учитываем уровень зарплат и налогов.*



Столько автомобилей вы сможете помыть за 1000 рублей*

В ПЕКИНЕ	10,0
В РИМЕ	4,5
В ПАРИЖЕ	4,5
В МОСКВЕ	3,3
В БЕРЛИНЕ	3,2
В СИДНЕЕ	2,7
В ЖЕНЕВЕ	2,3
В ВАШИНГТОНЕ	1,8
В ВЕНЕ	1,5

При минимальных ценах на услугу.



КОНДИЦИОНЕР ДЛЯ РЕМНЕЙ

Состав для ухода за приводными ремнями устраняет проскальзывание, предохраняет от высыхания и растрескивания и даже увеличивает тяговое усилие. Подходит как для профилактики новых ремней, так и для улучшения состояния работающих изделий. Ориентировочная стоимость – 240 руб.



СИЛИКОНОВЫЕ СМАЗКИ

Защищают свечи зажигания, провода, колодки, патроны и прочие соединения от воздействия соли, грязи и коррозии, повышая срок службы и снижая риск замыканий. Особо рекомендуются для современных систем зажигания. Примерная стоимость, в зависимости от упаковки, от 260 руб.



АКТИВНЫЕ САБВУФЕРЫ

В линейке Sound Box от компании Prology они представлены двумя моделями: на 10 и на 12 дюймов. В конструкции использована термостойкая звуковая катушка. Управление системой вынесено на боковую панель ящика. Максимальная выходная мощность – 250 или 300 Вт соответственно. Стоимость – примерно 4600 и 5200 руб., в зависимости от модели.



БЕЗМАСЛЯНЫЙ КОМПРЕССОР

Торговый дом СОРОКИН® представил новую разновидность поршневого компрессора. Он не требует дополнительного обслуживания. Благодаря небольшим габаритам 54×31×54 см и малому весу в 16 кг (вдвое легче большинства аналогов) легко переносится с одного места на другое за рукоять. Удобен там, где требуется чистый воздух без примесей и воды. С питанием от сети 200 В/50 Гц и объемом ресивера 20 л он создает максимальное давление 10,3 бар с производительностью 130 л/мин. Примерная цена – 6000 руб.

ЩЕТКИ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЯ

Компания WEEN H&H B. V. освоила всесезонные каркасные щетки Basic и Basic Plus. Производитель обещает максимально плотное прилегание к ветровым стеклам различной кривизны. Щетки подходят всем автомобилям с рычагами стеклоочистителя типа «крючок» и «байонет». В комплект входят подробная инструкция для самостоятельной установки и комплект адаптеров. Стоимость линейки Basic: 130–420 руб./шт., Basic Plus: 220–340 руб./шт., в зависимости от типоразмера.



ПОДБОР АККУМУЛЯТОРА

Bosch представляет новое приложение для iPhone и iPad для подбора аккумуляторной батареи. Указав марку и модель автомобиля, а также объем двигателя и его тип, пользователь получает список подходящих вариантов по всем линейкам аккумуляторов Bosch. Выбрав батарею, пользователь может сохранить ее короткий кодовый номер или полный артикул, чтобы проще было найти такую в розничной продаже. Новое приложение Bosch доступно для бесплатного скачивания в App Store по запросу *Bosch battery* или по ссылке: https://itunes.apple.com/ru/app/Bosch-battery/id565857811





МОТОРНОЕ МАСЛО

Total сообщает о создании нового масла Quartz 9000 Future EcoB 5W-20, уже одобренного компанией «Форд». Применение данного масла, по данным разработчиков, снижает вредные выбросы и уменьшает потребление топлива на 3,55%. Ориентировочная цена за 4 л – 1300 руб.

ДАТЧИКИ КИСЛОРОДА

Калужский завод «Автотрейд» приступил к выпуску датчиков кислорода с корпусами из немецкой стали. Спекание керамики и изготовление чувствительного элемента производится на Тайване по собственной патентованной технологии. Применяемость – автомобили марок ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, ЗАЗ и прочие. Гарантия – 12 месяцев. Стоимость – примерно 700 руб.





ЛАМПЫ

Новые лампы OSRAM Night Breaker Unlimited дают, по мнению фирмы, существенно больше света по сравнению со стандартными галогенными: разница до 110%. А эффективность ламп Xenarc Night Breaker Unlimited выше, чем у обычных ксеноновых, на 70%. Световой конус Night Breaker Unlimited теперь на 40 м длиннее, а свет на 20% «более белый». Пучок от ламп Xenarc Night Breaker Unlimited бьет на 20 м дальше и белее на 5%. Примерные цены: для Night Breaker Unlimited H4 – 510 руб./шт., для Xenarc Night Breaker Unlimited – 3500 руб./шт.



СВЕТОДИОДНЫЕ ФАРЫ

Компания Rennsport Imports, официальный дистрибьютор американской оптики Rigid Industries в России, предлагает установочные комплекты светодиодных фар на автомобили «Джип-Рэнглер». Монтаж осуществляется с использованием штатных отверстий кузова без сверления. Рекомендованная розничная цена комплекта – от 8900 руб.



АККУМУЛЯТОР

Новый аккумулятор марки «Электроисточник» отличает применение серебра в качестве легирующей добавки для повышения токовой отдачи. Единый газоотводный канал оборудован пламегасителем, а ручки для переноски имеют двойной запас прочности. Примерная цена батарей на 55 и 60 А·ч – 2200 и 2300 руб. соответственно.

РАДИАТОРЫ

LUZAR сообщает о начале поставок радиаторов для автомобилей «Ниссан-Алмера», «Хёндэ-Портер», «Туссан», «Солярис», «Шевроле-Авео», «Тойота-Карина Е», «Киа-Спортидж», «Рио», «Церато». Рекомендованные розничные цены – от 1550 до 4000 руб.

ДАС ИСТ ОСАГО

Десять лет у нас ругают систему ОСАГО и призывают ее изменить. Возможно, здесь пригодится опыт других стран, считает **Игорь Моржаретто**.

В 1925 году в штате Массачусетс приняли первый закон об обязательном страховании машин. Спустя несколько лет автострахование стало непременным на всей территории Америки. Европа вводила ОСАГО с небольшим опозданием. В Германии, например, такая обязанность прописана с 1933 года. А к концу 1940-х почти во всех европейских странах действовали законы об ОСАГО.

Понятно, что они понемногу менялись, ведь столько лет прошло! В первой американской страховке, к примеру, основную угрозу представляли «столкновения с лошадьми и повозками». В германском законодательстве об ОСАГО серьезные перемены происходили регулярно – в 1954, 1962, 1965, 1968, 1994, 2012 годах: менялись тарифы и принципы их выработки, система бонус-малус, да мало ли что... Теперь предлагают внести изменения и в наш Закон об ОСАГО, которому всего десять лет. Например, изменить основной принцип – государство может отказаться от права определять тарифы.

ТАРИФ «РЫНОЧНЫЙ»

В ФРГ до 1961 года действовали единые государственные тарифы на ОСАГО (как у нас сегодня). Потом вопросом тарифов занималась специальная комиссия, а сейчас их разрабатывают сами страховые компании. То же в Великобритании: уровень тарифов определяет рынок. А в США в разных штатах – различные тарифы. Устанавливает их страховой комиссар штата на основании статистических данных и расчетов, которые представляют компании.

«Примерно так же происходит во многих европейских странах, – объясняет бизнес-консультант по страховому рынку из Великобритании Крис Барретт. – Правительства нормировали тарифы на первом этапе, но давно от этого отказались. Страховщики собирают свои данные, которые затем обобщают, потребители (чаще всего – ассоциации страхователей) – свои. Начинаются публичные дискуссии, обсуждения, сравнения, и в результате стороны приходят к некому компромиссу. Окончательно все регулирует рынок. Надеюсь, так когда-нибудь будет и у вас».

Причем в большинстве стран Европы нет какого-то законодательно установленного минимума или максимума стоимости полиса ОСАГО. Цена ведь зависит от большого количества факторов – возраста автовладельца, его водительского опыта, типа автомобиля, мощности мотора и т. д. Учитывают даже, например, пользуется ли владелец машиной по ночам. Применяют разные коэффициенты, и в результате стоимость полиса может различаться в разы.



В некоторых странах (среди них Нидерланды, Бельгия, Великобритания) не так давно начали тестировать совершенно новую методику расчета стоимости полиса. Для этого в автомобиле (по желанию владельца!) устанавливают специальный прибор, который снимает множество параметров систем машины, увязывает их с маршрутом движения. Устройство рисует картину жизни водителя: много ли он проезжает за день, в какое время и где больше ездит, аккуратно ли водит, с какой скоростью, сколько пассажиров возит и т. д. И уже на основании этих данных компания рассчитывает цену полиса для конкретного автовладельца.

ЕЗЖУ БЕЗ СТРАХОВКИ

По статистике Российского союза автостраховщиков, сегодня в нашей стране застрахованы по ОСАГО 88% всех автомобилей. По мировым меркам это неплохо; в законопослушной Европе тоже страхуют далеко не все транспортные средства (хотя и у них, и у нас за отсутствие полиса положены страшные кары).

Как признался Крис Барретт, в Британии – самый высокий уровень незастрахованных водителей в Евросоюзе: до 10%! Однако в последние два-три года полиция усилила контроль на дорогах. Машины для проверки документов не останавливают – достаточно видеокамер и базы данных застрахованных машин. В результате число отказников стало сокращаться. Кстати, в Англии полис ОСАГО – один из самых дорогих в Европе, но связано это с тем, что в него включены еще два риска: «угон» и «пожар».

БЕГОМ ОТ УБЫТКОВ

Наши страховщики все эти десять лет заявляют, что ОСАГО – убыточный вид бизнеса, что из-за этого с рынка уходит по 20 компаний ежегодно. Послушать их, невозможно вообще объяснить, зачем они этим занимаются. В Европе с ее 70-летним опытом данный вид страхования всегда считался не самым прибыльным, но уж никак не убыточным!

Крис Барретт, который много лет изучал европейский страховой рынок, уверен: именно государство должно контролировать, как страховые компании работают с клиентами, осуществляют выплаты. Это отнюдь не значит, что надо лишить их самостоятельности, – но следует активнее реагировать на сигналы общественных организаций, защищать интересы автовладельцев. Задача государственных контролирующих и регулирующих органов – быстро обнаруживать факты демпинга, недобросовестной конкуренции и тут же принимать меры. Может быть, поэтому в той же Великобритании уже давно не было случаев банкротства страховых компаний. ЗР

ВДОГОНКУ

На российский рынок уже вышли обновленные «ауди-А8». А теперь можно приобрести еще одну модель из этого семейства – спортивный S8. Спортседан по-настоящему впечатляет: 4-литровый двигатель мощностью 520 л.с., 8-ступенчатая коробка «Типтроник», постоянный полный привод и разгон до сотни за 4,1 секунды. При этом расход топлива в городском цикле всего 9,6 л на 100 км.

Внешне S8 выделяется решеткой радиатора с двойными хромированными планками. Для S8 предусмотрен эксклюзивный цвет – серый с перламутровым блеском. Накладки порогов и корпуса зеркал окрашены в цвет кузова. В комплектацию «Ауди-S8» входят комфортные спортивные сиденья, покрытые перфорированной кожей Valcona с ромбовидной прострочкой в центральной части, навигация, четырехзонный климат-контроль, другие высокотехнологичные опции.



НОВОЕ В СТАРОМ

Обновленная «Тойота-Ленд Крузер Прадо» получила измененную переднюю и заднюю оптику, новые радиаторную решетку и передний бампер, широкий хромированный молдинг и иную дверь багажника.

В салоне «Прадо» изменились не только материалы отделки. Здесь новая центральная консоль, панель управления системами, повышающими проходимость, 4,2-дюймовый цветной мультиинформационный TFT-дисплей в комбинации приборов, а также мультимедийная система «Тойота-Тач 2».

У нового «Прадо» восемь комплектаций и два варианта исполнения – пятиместный и семиместный. Как и прежде, он доступен с бензиновыми моторами в 2,7 и 4,0 л, а также с 3-литровым турбодизелем.

Для борьбы с бездорожьем «Тойота» получила обновленную систему «мульти-террейн селект» (MTS). В зависимости от типа покрытия можно выбрать один из пяти режимов движения: «грязь и песок», «камни и гравий», «бугры и рытвины», «скалы» и «грязь и камни». Система контролирует работу активной противобуксовочной системы (A-TRC), поддерживая оптимальное тяговое усилие, и регулирует степень пробуксовки колес.



ПОДВОДЯ ЧЕРТУ



В салонах дилеров появился «Фольксваген-Тигуан R-Лайн». Кроссовер сделан на базе полноприводной версии Sport&Style с 211-сильным 2-литровым мотором и роботом. «R-Лайн» отличают новые передний и задний спортивные бамперы, матовые хромированные боковые молдинги и расширители колесных арок черного цвета. А также спойлер на крыше в цвет кузова, логотип *R-Line* на решетке радиатора и эксклюзивные 18-дюймовые диски Mallory.

Внутри тоже немало приятного: спортивные сиденья, трехспицевый мультифункциональный кожаный руль, черная отделка потолка и накладки на педали из нержавеющей стали. В качестве опции – отделка сидений черной кожей. Все это по цене от 1 477 000 руб.

КАК ЗА КАМЕННОЙ СТЕНОЙ

Три десятка машин лимитированной версии «Ленд-Ровер Дефендер Рокволл» доступны в салонах дилеров. Их отличают особая решетка радиатора с четырьмя перекладинами, окантовка фар, рифленые защитные накладки на переднем бампере, порогах и задних крыльях.

Цвет кузова – только серебристый. Розничная цена составит 1 989 000 рублей.

IndyCar



СВЕРИМ УРОВНИ

Наши люди – почти в Голливуде. Михаил Алешин при поддержке «SMP Рейсинг» весной стартует в главной американской формульной серии «Индикар» (IndyCar) и проведет 19 гонок на 650-сильном болиде «Даллара – Хонда». Его партнером по команде «Шмидт Петерсон Моторспорт» станет Симон Пажено. Минувший чемпионат француз завершил бронзовым призером, что говорит о потенциале команды. Историки утверждают, что Алешин – первый в «Индикаре» россиянин после Владимира Рашевского, который стартовал в одной из гонок 1926 года: на трассе в Атлантик-Сити, за рулем «Бугатти».

На первых тестах в Себринге 26-летний россиянин показал лучшее время, опередив при этом Пажено, хотя и на сотые доли секунды. Удивляться нечему: победитель Мировой серии «Рено», пусть и 2010 года, – это пилот с гарантированно высоким уровнем подготовки.

FIA GT



УСПЕХИ В ТУРИЗМЕ

Сергей Афанасьев в паре с Андреасом Симонсеном («Мерседес-Бенц SLS AMG») стали победителями серии FIA GT в зачете Pro-Am. На счету российско-шведского экипажа три выигранных этапа – в Бельгии, Словакии и Испании. Солидно!

Заключительная гонка прошла на городской трассе в Баку. Лучшим был дуэт Лауренса Вантора и Стефана Ортелли на «Ауди-R8». Это единственная победа бельгийца и француза в шестиэтапной серии, но ранее они четырежды подряд финишировали вторыми. В итоге заняли первую строчку в турнирной таблице главного зачета Pro. На четвертом месте здесь экипаж Себастьена Лоэба и Альваро Паренте.

Утратив статус чемпионата мира, серия «Гран Туризмо» не сильно сдала. Да, этапов стало на треть меньше, но пилотов даже прибавилось, – возможно, потому, что сократилась стоимость участия в полном сезоне.

ЛЮБО-НЕДОРОГО

Подведены итоги любительского кольцевого чемпионата Russian Hot-Hatch Club Championship (RHHCC), в том числе в личном зачете Russian Time Attack Championship (RTAC). Самыми результативными стали клубы Hot-Hatch, Redliners и Toyota racing team. Победители в зачетных классах – Сергей Демух (Super-Race), Александр Гармаш (Hot-Race), Павел Гаврилушкин (Hot-Street), Кирилл Мартыненко (Warm-Race), Игорь Шаров (Warm-Street), Слава Щербаткин (City-Light), Заур Шугушев (AWD-Race) и Роман Кузин (Super-Street), который делит очки с редактором газеты «За рулем – Регион» Константином Васильевым, завоевавшим второе место. Всего в турнире, прошедшем на четырех разных трассах, выступило более 350 пилотов-любителей. Диапазон техники предельно демократичен: от «Жигулей» до «Порше-911».



RHHCC

Автодром «Москоу Рейсвей» анонсировал даты проведения этапов международных серий в 2014 году: чемпионат мира WTCC – 7-8 июня, Мировая серия «Рено» – 28-29 июня, чемпионат DTM – с 11 по 13 июля.



Поляк Кшиштоф Холовчик («Мини») выиграл «Баху Порталегре 500» и стал победителем Кубка мира по ралли-рейдам. Наш Александр Бараненко («Тойота-Ленд Крузер») финишировал в Португалии одиннадцатым, но обошел португальца Ромуло Бранко и стал обладателем кубка в зачете Т2.

На традиционном «Большом призе УАЗ» в Ульяновске победу взял москвич Петр Дрофичев. Однако в чемпионате страны он остался на втором месте, уступив ульяновцу Вадиму Новикову. Третий призер – петербуржец Владимир Худяков.

Чемпион мира 2012 года 34-летний британец Роберт Хафф подписал контракт с командой «Лада Спорт Лукойл». Джеймс Томпсон и Михаил Козловский сохраняют места в ней. Таким образом, в WTCC поедут уже три «гранты».



4 января в аргентинском Росарио стартует «Дакар-2014» и финиширует через две недели в чилийском Вальпараисо. Мимо Перу, зато с визитом в Боливию. В числе участников пять экипажей команды «КамАЗ-Мастер».

Наталья Гольцова, призер серии RRC, провела тесты на грузовом «Фрейтлайнере» по приглашению чешской профессиональной команды «Баггира» (Buggyra).

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

6-7.01 Рождественская синхронная гонка, Тольятти
11-12.01 трековые гонки, Красноярск
18-19.01 трековые гонки, Тюмень
25-26.01 чемпионат России по трековым гонкам, Раменское
25-26.01 чемпионат Татарстана по трековым гонкам, Казань
25-26.01 Кубок России по ледовым гонкам, Златоуст
25-26.01 Кубок России по ледовым гонкам, Череповец
25-26.01 трековые гонки, Пенза



ЖИЗНЬ

КАПИТАНЫ ОЧЕВИДНОСТЬ . . 136
Представляем чемпионов мира 2013 года

ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ 140
Почем виски в Индии

БОГЕМСКАЯ РАПСОДИЯ 146
«Шкода-110R» из 1970-х

НАСОЧИНЯЛИ 152
Законы, повисшие в воздухе

ВАРЯГИ И РАКЕТЫ 154
Бу Андерссон у руля АВТОВАЗа

ЗАПРЕТНЫЙ ГОРОД 156
Едем в Сочи накануне Олимпиады

ЗАСУДИТЬ «РОССИЮ» 159
Выручим обманутого страхователя

ЦЕНА ПРИВИЛЕГИИ 160
Лучшая комплектация «Дастера»

МАЛЕНЬКАЯ ЛОШАДКА 164
Оптимизируем транспортный налог

ЛЮБИМЦЫ КОМПАКТ-КЛАССА 166
Определим падение стоимости

ЛИЧНОЕ ДЕЛО 168
Кто пустит поработать

САЖА И ЛАЖА 170
Как не угробить дизель

ЖЕЛЕЗНАЯ ЛОГИКА 174
Восстановить кузов подешевле

НАШ ГАРАЖ 178
Как живет автопарк ЗР

ОТ КРУАССАНОВ НЕ ТОЛСТЕЮТ 179
«Ситроен-С5»: что случилось за 100 000 км

УДАР ПО КАРМАНУ 184
«Лада-Гранта»: дорогой ремонт

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОСЛИК . . . 186
«Шевроле-Круз» или «Опель-Астра Фэмили» – трудный выбор



ЗА РАМКИ! 146



РЕВАНШ ЗА ФОРМУЛУ-1

Создание команды специально для единственного старта 23 февраля – такой масштабной подготовки к Гонке звезд «За рулем» мы еще не видели.

Олег Петриков, тест-пилот нашего журнала и призер чемпионата страны по кольцевым гонкам, объединился с Виталием Петровым под флагами «Континенталь» и «Тексако». Два классных гонщика при хорошем финансировании и солидной технической базе – заявка серьезная. От Петрова мы ждем реванша за все те годы, когда контракты с командами Формулы-1 не позволяли ему стартовать в посторонних состязаниях. А Петриков после нескольких лет затишья, которые он посвятил в основном управлению автодромом «Смоленское кольцо», наконец-то полноценно вернулся в большой спорт, став призером кольцевого чемпионата страны. Как нам кажется, в дуэте Петриков – Петров явного фаворита нет. Виталий когда-то давно начинал карьеру с ледовых гонок, Олег же тренировался и выступал на льду несколько зим подряд.

Пилоты тщательно скрывают объем и характер тренировок перед Гонкой звезд. Обходят прямые вопросы: где тренировались? На какой технике? Сколько человеко-часов накатали по льду? Даже наш тест-пилот весьма скуп на подобные детали. «Готовлюсь, тренируюсь», – вот всё, что он сказал. Даже «не для печати» ничего не добавил, честное слово.

Но тренировки у команды совершенно точно предусмотрены, в том числе на зарубежных плацдармах. Отдельным пунктом – психологическая подготовка к старту в ледовой гонке.

В автоспорте чудес не бывает. Не получится, отъездив десяток сезонов только по асфальту, сразу эффектно помчаться по льду. Былые гости нашей гонки Дэвид Култард и Кими Райкконен утверждали, что принципы быстрой езды по любому покрытию одинаковые. Мол, хороший гонщик быстро схватит суть и покажет неплохой результат. Однако и Дэвид, и Кими проиграли в очных поединках победителям Гонки звезд. Петрову и Петрикову пожелаем удачи в равной степени. Но болеть все же будем за нашего тест-пилота. ЗР



Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования.



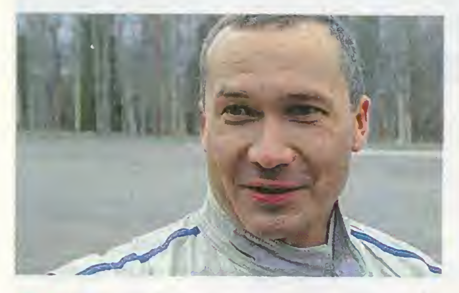
Андрей Жигунов
(Москва, год рождения 1972)
Один из выдающихся раллистов страны, семикратный чемпион России – очередной титул завоевал в минувшем сезоне. К трековым гонкам всегда относился настороженно, хотя разовые старты все-таки совершал.
★ *Примечание. Сын призера Гонки звезд Константина Жигунова.*



Виктор Козанков
(Москва, 1959)
Действующая легенда отечественного автоспорта, многократный чемпион СССР и России по кольцевым гонкам, победитель Гонки звезд «За рулем» (1986). Продолжает гоночную карьеру, призер кольцевой серии RRC.
★ *Примечание. На старт выходит только на конкурентоспособной технике.*



Даниил Квят
(Уфа/Милтон-Кинс, 1994)
Звезда европейских формульных гонок, призер Мировой серии «Рено», победитель серии GP3, заключил контракт с командой «Торо Россо» Формулы-1. В России выступал только в детстве, на картодромах.
★ *Примечание. Не был замечен на ледовых трассах в качестве пилота.*



Дмитрий Тагиров
(Екатеринбург, 1975)
Чемпион России по ралли, призер минувшего чемпионата, участник и призер этапов чемпионата мира. В настоящий момент помимо стартов в ралли увлечен созданием детской гоночной школы на Урале.
★ *Примечание. Редкий гость ледовых треков, но в Гонке звезд ранее стартовал.*



Сергей Афанасьев
(Москва, 1988)
Победитель серии «Гран Туризмо», призер европейских формульных серий, многократный чемпион России по картингу и кольцевым гонкам. Давно не выступал на родине, но имеет приличный опыт на зимнем треке.
★ *Примечание. Все старты в Гонке звезд сложились неудачно.*



Геннадий Брославский
(Москва, 1973)
Двукратный чемпион России по ралли, победитель Кубка страны, не менее известен как преподаватель школ водительского мастерства и контраварийной подготовки.
★ *Примечание. В трековых гонках выступал крайне мало, поэтому истинные возможности не выявлены.*



Эдуард Николаев
(Набережные Челны, 1984)
Звезда ралли-рейдов, победитель марафонов «Дакар» и «Шелковый путь» в составе команды «КамАЗ-Мастер». Карьеру начинал в картинге, в том числе в зимнем, а значит, умеет ездить не только по иссушенным пустыням.
★ *Примечание. Официальной информации об участии в трековых гонках нет, но наверняка пробовал.*



Андрей Севастьянов
(Химки, 1976)
С детских лет безоглядно увлечен автогонками, добился успехов и в картинге, и в ралли, и на кольце, призер разных серий. В настоящее время больше кольцевик, чем раллист, ведет и тренерскую работу.
★ *Примечание. Езда по льду наверняка не является загадкой, хотя на классических овальных треках не выступал.*



Роман Русинов
(Москва, 1981)
Давний участник европейских гонок на выносливость, призер различных этапов. Наивысших достижений добился в минувшем сезоне: выиграл несколько гонок и стал призером в одном из зачетов чемпионата мира WEC.
★ *Примечание. Несомненно, один из лучших пилотов страны на асфальтовом покрытии.*



КАПИТАНЫ ОЧЕВИДНОСТЬ

Победители всех четырех официальных первенств планеты определились досрочно. Сожалея, что им не было альтернативы, знакомые портреты в очередной раз собрал **Сергей Зиновьев**.

СТРАШНАЯ СКОРОСТЬ

Пять лет назад достижения Михаэля Шумахера казались недосягаемыми. Семь титулов, 91 победа! Было даже досадно, что уж на нашем-то веку точно не найдется гения, способного преодолеть эту планку. И будем мы сидеть с вечными рекордами Шумахера, негодуя, что он опередил свое время.

Но гений нашелся. Причем пугающе быстро! Первый титул Себастьяна Феттеля, добытый в 2010-м, казался случайностью. Второй – удивил: ну не может такой молодой пилот столь сильно, надежно и стабильно выступать из года в год. Так не бывает! Должны же помешать какие-то спады и просто неудачное стечение обстоятельств...

Оказывается, бывает. Похоже, сработала программа молодежных команд: гоночные селекционеры научно изыскивают юных вундеркиндов и затем пестуют их с прицелом на Формулу-1, отсеивая менее способных. Команда «Ред Булл» не напрасно тратилась на воспитание мальчишек: Феттель стремительно вырос в грандиозную фигуру с чемпионским характером и менталитетом. К 26 годам Михаэль был «всего лишь» двукратным с девятнадцатью победами, у Феттеля в этом же возрасте титулов уже четыре, побед почти сорок. Чувствуете темп? Первым из недостижимых пал рекорд по количеству побед подряд. И до шумахеровского числа «поулов» Феттелю рукой подать: их у Себастьяна уже 45 (против 68 у Михаэля). При условии, конечно, что чемпион и впредь будет выступать за команды, располагающие быстрым автомобилем. Но, думается, в ближайшие годы иных вариантов у него нет.

Кто будет бить рекорды Феттеля? Каким должен быть этот человек, в каком возрасте дебютировать? Страшно подумать.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1 (FORMULA ONE)

Кольцевые гонки на автомобилях с открытыми колесами. Машины как таковые и Гран-при существовали еще в 1920-х. Чемпионат мира проводится с 1950 года и за это время заслужил славу самого главного, самого престижного и самого популярного. Если судить по масштабам аудитории и доходам, так оно и есть.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ (WRC)

Гонки на автомобилях, напоминающих серийные, по извилистым дорогам общего пользования с любым типом покрытия. Историю ведет с 1970 года (международный чемпионат по ралли для производителей); как официальный чемпионат мира впервые состоялся в 1973-м, титул среди пилотов разыгрывается с 1979 года.





Себастьен Ожье: «Хочу, чтобы меня воспринимали скорее как еще одного хорошего гонщика, а не как второго Лоэба. Неудивительно, что меня с ним сравнивают, – у нас много общего. Но скоро сравнения забудутся».

ДЕНЬ УРОЖАЯ

Как и в Формуле-1, в ралли были интересны каждая гонка в отдельности, но не чемпионат в целом. А победитель наметился еще весной. «Фольксваген-Поло», работы над которым вели два года, оказался сразу и быстр, и надежен. Девять побед Себастьена Ожье на тринадцати этапах – не придумать сюжета скучнее. Правда, в раллийном чемпионате к такому давно приучил (не только зрителей, но и соперников) Лоэб – девятью титулами подряд.

Почему так получается, тоже понятно. У «Ситроена» последние годы не было серьезной конкуренции. «Форд» каждый год урезал финансирование заводской команды, потом она и вовсе стала частной. А в год прихода «Фольксвагена» «двойной шеврон» ограничил вложения в раллийную программу и хитроумно обратился к кольцевой. Лоэб провел всего четыре гонки. Как это понимать – «точный ход» производителей? Один ушел, другой пришел и собрал весь урожай?

То, что Ожье чрезвычайно силен, поняли еще три года назад. «Ситроен» тогда отчислил француза в середине сезона за неподчинение командным приказам. Ожье имел наглость сражаться с Лоэбом и, хуже того, отбирал у запланированного чемпиона очки!

Ну вот, теперь вместо Лоэба мы получили Ожье, с которым тоже никто не сражается. На сколько лет? Есть шанс, что это будет зависеть не только от планов «Фольксвагена». Ибо на арену выйдет еще одна заводская команда – «Хёндэ».

РОССИЯНЕ В ЧЕМПИОНАТАХ МИРА

- **Формула-1.** Команда «Маруся» выступала под российским флагом в группе аутсайдеров; иного результата при столь малых бюджете и опыте ожидать не стоило.
- **WRC.** Евгений Новиков («Форд-Фиеста») завершил сезон на седьмом месте, на одно очко опередив... Лоэба. Лучшие достижения – четвертые места на этапах в Португалии и Аргентине.
- **WTCC.** Команда «Лада Спорт» – вторая в зачете марок (из двух). Лучшее достижение – пятое место Джеймса Томпсона на российском этапе. Михаил Козловский очков не набрал.
- **WEC.** Экипаж команды «G-Драйв», в котором выступал Роман Русинов, выиграл несколько гонок в зачете LMP2.

Русинов – в числе призеров в своем классе (здесь разыгрывался не титул, а «трофей») и в десятке лучших среди всех.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ (WEC)

Дебютировал в 2013 году. По сути, к Европейской серии «Ле-Ман» (LMES) добавили гонки на других континентах. А вообще, гонки спорткаров и прототипов под названием «Мировой чемпионат спорткаров» ФИА проводила с 1953 по 1992 год. Суть соревнований: сменяя друг друга, пилоты пытаются довести машину до финиша очень длинной дистанции.





ТРИ В ОДНОМ

Борьба шла вроде равная, но «Ауди» нигде не дала выиграть экипажам «Тойоты». Осталось лишь грамотно распределить титул и вице-титул внутри команды. Лучшим, конечно же, стал тот экипаж «четырех колец», в котором ехал Том Кристенсен. Девятикратный победитель «24 часов Ле-Мана» не мог не стать чемпионом в год, когда гонки на выносливость вновь сделались мировым первенством.

А чемпионов здесь несколько, все три пилота ведущего экипажа набрали равное количество очков: датчанин Кристенсен, француз Лоик Дюваль и британец Алан Мак-Ниш. Пока непонятно, что ценнее в гонках прототипов – официальный чемпионский титул или победа в Ле-Мане (за этот этап начисляли удвоенное количество очков). Все-таки «24 часа» – это легенда, а у чемпионата такой ауры, конечно, нет.

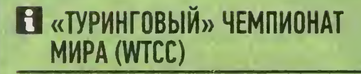
Хотя и по числу машин, и по суммарной звездности участников мировой «эндьюранс» определенно на высоте. А с приходом «Порше» еще немного подрастет. Опасений, что он затмит Формулу-1, не возникает. Все-таки 6-часовые гонки – зрелище специфическое. Их трудно (и скучно) смотреть с трибун, еще труднее транслировать в прямом эфире. А успех того или иного чемпионата сегодня определяет телевизионный рейтинг. ЗР

ЗВЕЗДОЧКИ И ПАЛЬЦЫ

Команда «Шевроле» ушла, но машины ее остались. Один чемпионский «Круз» заполучил Иван Мюллер, и трехкратный чемпион не подвел. Подавляющего перевеса в общем не было. Но и никто особо не мешал французу добиться очередного титула.

Кандидатура Ивана на чемпионский пост никогда не вызывала сомнений. При каком-то раскладе чемпион британской Формулы-2 1992 года мог быть соперником Шумахера в Формуле-1. Они же ровесники! Но Мюллер благоразумно повернул в кузовные гонки, стал чемпионом Франции и Англии, несчетное число раз выиграл ледовую серию «Андрос Трофи». Мировой звездой можно стать и таким путем!

Официальное возвращение «Хонды» на арену «Туринга» пока не принесло максимальных дивидендов: Габриэле Тарквини – вице-чемпион. Да, фирма первая в зачете производителей, но, простите, их нынче было всего два. На будущий год задачу японской фирме усложнит «Ситроен» и его пилоты: Иван Мюллер и Себастьен Лоэб. Есть ли сомнения, кто победит? У Мюллера на бейсболке четыре звездочки, но пальцев он показывает пять.



«ТУРИНГОВЫЙ» ЧЕМПИОНАТ МИРА (WTCC)

Кольцевые гонки на кузовных автомобилях, похожих на серийные. Родился на базе европейского чемпионата. Первый розыгрыш состоялся в 1987-м и прошел настолько успешно, что ФИА сразу отменила чемпионат мира в данной категории машин, опасаясь оттока спонсоров и зрителей от Формулы-1. Возобновлен лишь в 2005 году.



ШТАТНОЕ РАСПИСАНИЕ

Новый год без снега и елки? Что же, вкусы бывают разные... Покататься под Рождество по индийским штатам на «Тате» решила петербурженка **Светлана Балина.**

Индия манит многих, и мы не удержались: при первой возможности рванули в край слонов, буйволов и золотой антилопы. Подальше от морозной зимы. Прочитали пару путеводителей, наметили длиннющий автомобильный маршрут и полетели из Питера в Дели с пересадкой в Ташкенте.

Туда нужна виза, но с этим проблем нет: визовые центры имеются и в Москве, и в Питере. Стоит удовольствие 1735 рублей, а оформление занимает пять дней.

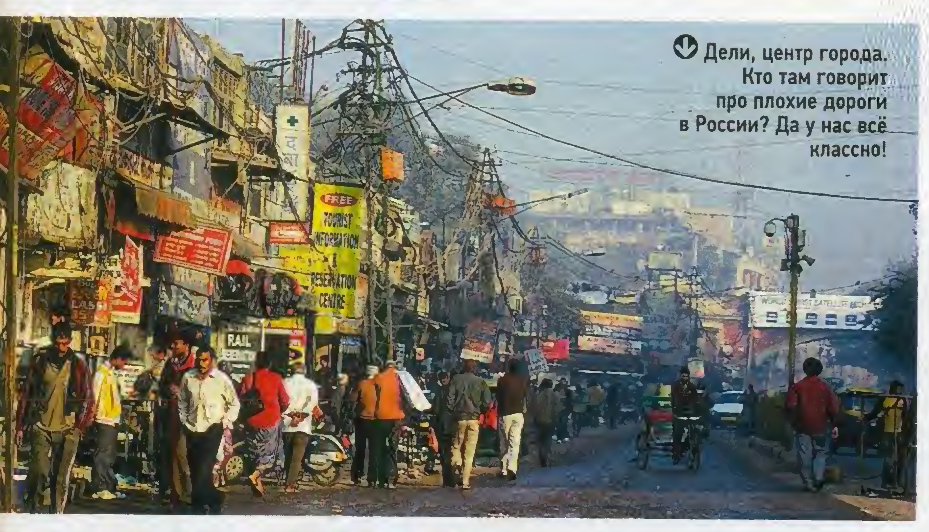
24.12
Перелет Ташкент – Дели длится всего два с половиной часа, а авиакомпания кормит в национальных узбекских традициях: очень вкусно, включая свежайшую самсу.

25.12
В 3 часа ночи приземлились в Дели. Столица Индии встретила прохладно: 10 градусов. И тут на наши головы обрушился представитель «Интернешнл туристик офис» (International Touristic Office). Четырехчасовые переговоры окончились подписанием договора на сумму 200 долларов с каждого, по которому мы получили в свое полное распоряжение национальную гордость Индии – белую машину «Тата».

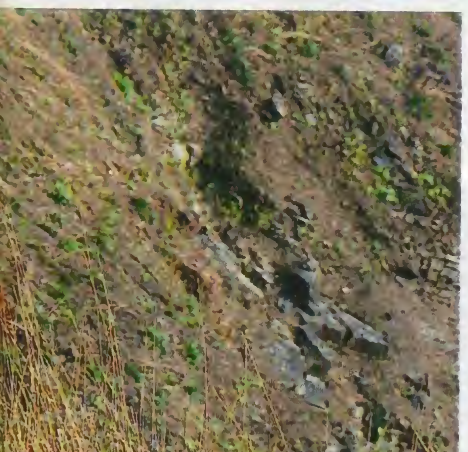
Народное авто предложили нам в комплекте с водителем, коренным индусом, который, тем не менее, представился как Миша. В стоимость проката вошли также две ночи в Дели в отеле «Блю Сапфир» (Blue Sapphire, 3 звезды), расположенном около торговой зоны Мейн-Базар (Main Bazar), две ночи в Джайпуре, ночь в Агре недалеко от Тадж-Махала в 4-звездочном отеле и три ночи в Варанаси, в отеле «Пуджа Гест Хаус» (Puja Guest House, 2 звезды), включая новогодний ужин. Все экскурсии и посещение достопримечательностей – за отдельную плату.

Проснулись в 3 часа дня. Выпив растворимого кофе (натуральный в Индии – повсеместная проблема), пошли гулять по главной торговой улице Дели – Мейн-Базар. Впечатлило. Похоже на питерскую Апрашку эпохи девяностых: индийские ткани, бренчащие копеечные украшения, носки оптом, мобильные телефоны глубоко


ПДД? Ах, увольте: ну где вы такого начитались!



Дели, центр города. Кто там говорит про плохие дороги в России? Да у нас всё классно!



устаревших моделей и товары бытового пользования.

Есть «Мак-Дональдс», причем полностью вегетерианский: такие же гамбургеры, но котлета – из морковки со специями. Алкоголь в Дели не продают, для Индии это типичная ситуация. Нагулявшись и ничего не купив, поехали ужинать и обсуждать пережитое. Самое яркое – дорожное движение даже без намека на привычные нам правила. Настоящий триллер наяву.

Увидев, как наш водитель, уверенно проезжая под красный, лупит ногой по педали газа, а рукой – по сигналу на руле, я от страха хотела выпрыгнуть из авто. Но поостереглась: задавят одинокую. После нескольких умопомрачительных маневров Миша-джи пояснил нам, что означают сигналы светофора в Индии. Зеленый – можно ехать и не следить за дорогой, а, например, писать эсэмэску или смотреть на пассажира. Желтый – неплохо бы обратить внимание на то, что ты участник дорожного движения. Красный – лучше немного притормозить… Главный на дороге тот, кто крупнее: грузовик мотоциклиста не пропустит никогда.

26.12

На рассвете поехали смотреть Дели. Молодой и разговорчивый Миша уже не так сильно пугал нас своими выкрутасами. И поведал нам о заветной мечте – выкупить эту арендованную бибику.

Мы увидели Храм лотоса, окутанный розоватой дымкой, обширную территорию президентского дворца (наверно, самое чистое место в Дели) и, конечно, Ворота Индии. А часов в десять утра выдвинулись в Джайпур. Ехать туда часа четыре, пейзаж везде один и тот же: хибарки, индусы, пожухлая трава, редкие деревья, грузовики, обильно украшенные лампочками и расписанные цветными красками.

В Джайпур приехали к часу дня; город в прозрачных и теплых солнечных лучах произвел неплохое впечатление после суеты и серого смога Дели. Купили местный ром «Олд Манк» (Old Monk). Любителю горячительного

На подъезде к Воротам Индии. Солидно, хоть и туманно.



Парковка в Дели – самоорганизующийся муравейник.

на заметку: в Джайпуре он стоит 250–350 рупий, но продается исключительно по наводке местного населения. Поселились в отеле – типичном тараканнике, зато с большой террасой.

Приглянулся белоснежный храм Бирла-Мандир (Birla Mandir). Затем посетили Храм обезьян. Это огромнейший комплекс сооружений в горах с действующими святилищами и обилием всяческой живности – от вездесущих макак и коров до коз и даже свиней, свободно разгуливающих по территории.

27.12

Посмотрели Хава-Махал (Hawa Mahal) – Дворец ветров, где в комнатушках размером полтора на два метра жили наложницы, не имевшие права выходить за пределы своей жилплощади. Следующим пунктом программы была обсерватория Джантар-Мантар, построенная в XV веке и имеющая место в списке 80 чудес света. Одна из основных достопримечательностей – солнечные часы: каменное сооружение высотой 23 метра. Их «стрелки» отстают от самых точных мировых часов всего лишь на 2 секунды. Затем поехали смотреть Розовый город (так называют Джайпур) и городской дворец, который до сих пор служит резиденцией монархов. Занятна выставка королевских нарядов, произвели впечатление огромные (4 тонны!) серебряные сосуды для хранения священной воды из реки Ганги, роскошные интерьеры и архитектура.

28.12

Выехав в девять утра из Джайпура, направились в сторону Агры и знаменитого Тадж-Махала. По пути посетили заброшенный город Фатехпур-Сикри. Когда-то он был столицей региона, но из-за проблем с водоснабжением «управа» перебралась в Агру. От бывшей столицы остались нежилые сооружения и действующие мечети. Там же посетили небольшую усыпальницу, где за 100 рупий с применением таких волшебных приспособлений, как поношенный шарфик и цветные нитки, можно загадать три желания, которые сбудутся со 110-процентной гарантией.

Часам к четырем уже были в Агре. Поселились в 4-звездочном отеле «Тадж Резиденс» (Taj Residence), минутах в пяти от форта. Отель по индийским меркам роскошный: современный дизайн, действительно тянет на 4 европейские звезды.



У президентского дворца в Дели. По транспорту сразу и не поймешь.

Дорога на рассвете всегда романтична.

ШЕСТЫЕ В МИРЕ

Индийский автомобильный рынок по темпам роста считается вторым в мире после Китая. Так как пошлины на ввозимые машины составляют 105%, то подавляющее большинство продающихся в Индии моделей здесь же и произведено. По объему выпуска автомобилей страна занимает шестое место в мире, уступая Китаю, США, Японии, Германии и Южной Корее. В 2012 году в Индии изготовлено более 4,1 млн машин. Представляем вам топ-5 самых популярных моделей Индии по итогам продаж в мае 2013 года. Отметим, что четыре из них выпущены компанией «Марути Сузуки», контролирующей 37% местного рынка.



«Махиндра-Болеро»

«Марути-Свифт Дизайре»

«Марути-Вэгон R»

«Марути-Альто»

«Марути-Свифт»

Дорога из Джайпура в Агру. Местный колорит.



А сейчас вылетит птичка... Ошибочка – змеюка!

В мире животных. Джайпур.

29.12

К Тадж-Махалу ринулись к шести утра, чтобы воочию узреть красоту дворца в рассветной розовой дымке, как соблазнял путеводитель. Кассы открывают в семь, больше часа мы простояли на улице в темноте, продрогли: было всего около 5 градусов. Обидно, но вместо розовой дымки строение окутал невероятно густой туман, скрывший обещанные прелести.

30.12

В 7 часов утра прибыли в Варанаси. Город поначалу не приглянулся: лица у людей серые, с отсутствующим выражением, население похоже на зомби. Приехали в отель, оставив машину за пределами центра города: улочки здесь очень узкие, не проехать даже на моторикше. Поселились в номере, окна которого выходили на стену соседнего дома, расположенного в полуметре. Хорошо, что отель – самое высокое здание в Варанаси (аж семь этажей), находится в центре и из ресторана на крыше открывается вид на реку Ганга и весь город.

Здесь же, в турбюро, купили билеты на самолет до Гоа и после отправились гулять по набережной. Повсюду гаты (ступени, идущие к реке), места ритуальных сожжений, храмы Шивы, лодки, купальщики, сама волшебная Ганга в дымке.

Центральная торговая улица очень шумная, цены на всё раза в два ниже, чем в других городах, но полюбившийся ром «Олд Манк» стоит 350 рупий.

Вечером отправились на гат в центре старого города посмотреть знаменитую церемонию поклонения священной Ганге. Очень много народу – туристов, индусов. Все заворожены танцем семи молодых священнослужителей, музыкой, благовониями. Состояние, признаться, было близкое к трансу.

После мы поняли: Варанаси – удивительное место. Люди, ожидающие смерти как благодати, культ ритуальных сожжений, туманная Ганга, жуткая грязь. Аптек больше, чем каких-либо других магазинов: тут зараза повсюду. В городе с 6000-летней историей старый уклад жизни. По сей день нет канализации, он пропитан и смрадом, и благовониями. Но он заворожил. Наверно, тем, что именно там понимаешь, насколько ценна жизнь. Гораздо больше, чем для местных людей смерть, ставшая культом.

31.12

Около десяти вечера пошли в ресторан на крыше нашего отеля, где познакомились с французской парой из Бордо. Она фотограф, он художник, рисует картины на набережной и тут же продает; еще они снимают мыльницей через горлышко пластиковой бутылки всё, на чем остановится взгляд, и организуют выставки своих работ.

Ближе к полуночи собрались было на улицу, но из отеля нас не выпустили из-за поднявшихся мусульманских волнений. К полуночи впятером выползли на крышу. Часы пробили двенадцать, и мы закрепили успешное празднование Нового года ромом.

Вокруг с крыш отелей гремел салют, стреляли петарды, счастье переполняло, ром кончался… Назавтра предстояла дорога в Дели, оттуда – самолет в Гоа.



Моторикша в Варанаси – экстрим для туристов и будни для аборигенов.





Обряд поклонения реке Ганге. Здесь ее называют именно так.



Наша боевая «Тата», гордость индийского автопрома. И ведь не сломалась ни разу!



01.01

Всю ночь знобило. У одного из друзей состояние было не лучше. Вызвали врача по страховке. Он приехал только через час и без термометра, зато с тонометром. С его помощью доктор выдал диагноз: *black fashion*. Чем привел нас в легкое замешательство. После мы догадались: это *low blood pressure*, то есть низкое давление. Врач выписал бумажку с названиями лекарств и дал гениальный совет – съесть шоколадку и выпить кофе.

До машины добрались на такси-моторикше. Предстояла ночная поездка. Уставшие, больные, угнетенные ожиданием тяжелой дороги, мы завернулись в спальники и заснули на пассажирских сиденьях ставшей уже родной «Таты».

02.01

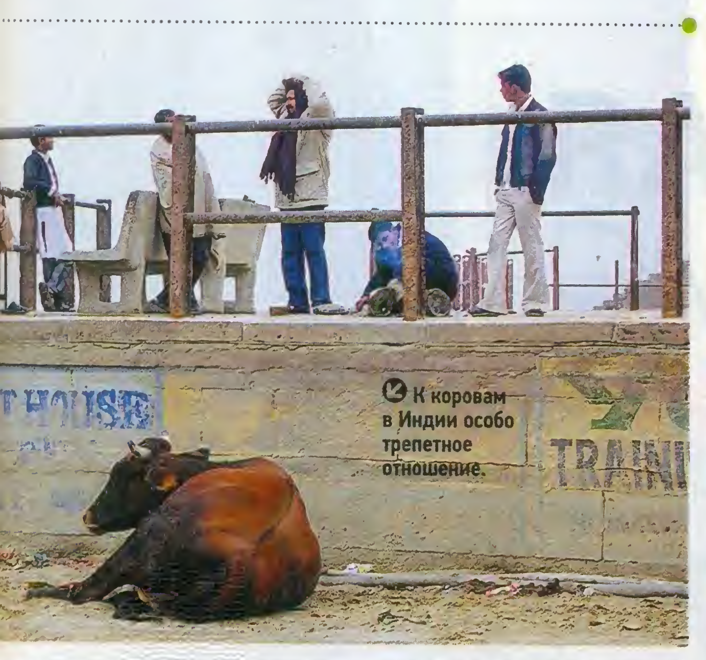
После ночной поезки по плану должны были прибыть в Нью-Дели в семь утра. Но расчеты круто поменял плотный туман. Стояло всё: автомобили, поезда, даже люди попрятались по домам. Сказать, что мы были обеспокоены, – ничего не сказать. Самолет в Гоа вылетал в 17:30, и на него мы явно не успевали, не говоря уже о том, чтобы до отлета посмотреть Дели. Позвонили в авиакомпанию «Спайс джет» (Spice Jet), выяснили, что вылет отложен до 18:15. У нас появилась надежда.

В Дели к аэропорту мы прорвались лишь в шесть вечера. Со слезами на глазах простились с водителем Мишей, похлопали по крыше полюбившуюся «Тату» и не спеша побрели к стойке регистрации с изрядно потяжелевшими от сувениров рюкзаками. Самолет, конечно, уже улетел. Но в представительстве авиакомпании мы поменяли билеты на утренний рейс с 50-долларовой доплатой.

03.01

Вылетели в Гоа только в 13:30. А там плюс тридцать, лето! Из аэропорта поехали в такси мимо зеленых пальм, заходящего солнца, улыбающихся людей, под теплый ветер и яркие краски. Чисто и солнечно, все совсем иначе, чем в той Индии, которую мы видели накануне. Я и раньше была в Гоа, и сейчас не верилось, что тогда жаловалась на штат: дескать, некрасивые пейзажи и везде помойка. Оказывается, здесь просто рай.

Всего десять дней в Индии, а впечатлений минимум на месяц. Приятно осознавать, что страха нет ни перед чем, что любые условия и ситуации, какими бы они ни оказывались, воспринимаются с легкостью и юмором и жизнь нам в радость. ЗР



К коровам в Индии особо трепетное отношение.



ЗАКЛАДКИ ДЛЯ НАВИГАТОРА

В Индии есть и автобаны, и шоссе, но состояние их, как правило, плачевно. Правил никто не соблюдает, зачастую водители даже не знают об их существовании – проблем у них и без того навалом.

Дороги эпические: по ним спешат навстречу своим делам люди, вальяжно прогуливаются коровы, скрипят велорикши, несутся мотоциклы и мопеды, шумят огромные, увешанные цветными лентами и лампочками грузовики, лавирует между всем этим неисчислимое количество легковушек и разномастных автобусов... И среди всего, сидя в своем автомобиле, остается уповать на благосклонность судьбы! Просто удивительно, что с нами ничего не произошло, а за все время путешествия довелось увидеть единственное ДТП.

Одно негласное, но всеми неукоснительно соблюдаемое правило: можете спокойно проехать на красный, пересечь двойную сплошную, но не дай бог доставить какое-то неудобство вездесущим буренкам. За это грозит кое-что пострашнее штрафа. И потому вся честная компания, от мопедов до фур, старательно их объезжает.

Бензин в Индии стоит 60 рупий (около 40 рублей) за литр. Ограничение скорости – от 80 до 90 км/ч, в зависимости от штата. Но есть и автобаны без ограничений.

За десять незабвенных дней в Индии всевозможные расходы, не считая авиабилетов, составили около 10 000 рублей – с учетом авто и бензина, проживания, питания, экскурсий и сувениров.

БОГЕМСКАЯ РАПСОДИЯ

ЗР! + 10 фото
Инструкция на странице 11

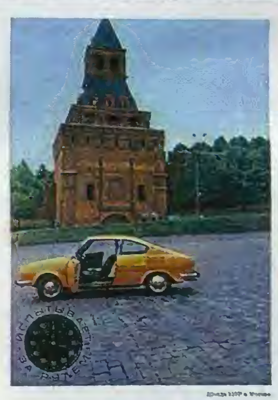




Познакомиться с такой «Шкодой» поближе **Сергей Канунников** мечтал давно. Ведь она не только интересна сама по себе, но и связана с историей «За рулем».

В Москве начала 1970-х иномарки не были экзотикой – в столице их хватало. Юные фанатики автомобилей, зная места, где они паркуются (как правило, близ посольств, торгпредств и гостиниц), ходили туда с простенькими фотоаппаратами. Но те авто принадлежали иностранцам. А вот импортные с черными номерами – в собственности «простых» советских граждан – были в диковинку. Казалось, что на машине зарубежной марки могут ездить лишь какие-то особенные и, вероятно, очень счастливые люди.

Рыжая двухдверная «Шкода» со служебными номерами серии МКЖ привлекала повышенное внимание даже столичных жителей. А уж в провинции, стоило остановиться, машину буквально облепляли. Ведь подавляющее большинство соотечественников даже посидеть в такой не мечтало. Ну, разве чудо произойдет. Для сотрудников «За рулем» оно случилось в 1971-м. Целый год в редакции работала «Шкода-110R Купе» – по сути, первая иномарка в руках советских автомобильных журналистов.



ДВА ПЛЮС ДВА

СЛУЖБА И ДРУЖБА

Весной 1970-го СССР и ЧССР заключили договор о дружбе. В Тольятти с конвейера сошли первые «Жигули» – ВАЗ-2101. А в Млада-Болеславе начали производство нового семейства «Шкоды» серий 100 и 110.

Устаревшая компоновка, заложенная еще в 1964 году моделью 1000 MB, осталась: силовой агрегат – сзади. Но кузов совершенно новый и, как обычно у «Шкоды», неплохого дизайна. Самой престижной версией по шкодовской традиции стало купе 110R с наиболее мощным серийным двигателем – в 52 л.с. В те годы это было единственное во всей Восточной Европе серийное спортивное купе и, пожалуй, самое богемное авто социализма.

Современные историки утверждают, что одно из первых двух купе голубого цвета отправили не кому-нибудь, а Л.И. Брежневу. Предыдущую модель 1000 MB ему, кстати, подарили еще в 1964-м. Говорят, «Шкода» на генсека впечатления не произвела (где уж ей было тягаться с немецкими, американскими и прочими западными



Теперь все это выглядит немного наивно. А в 1970-е такая панель приборов казалась очень элегантной.

Гордая надпись STEREO KAZETA сообщает: купе оснащено высшим шиком – магнитолой с кассетным магнитофоном.

Рядом с ручником – рычажки управления опережением зажигания и воздушной заслонкой карбюратора для холодного пуска.

красавцами, которыми располагал «дорогой Леонид Ильич»!) и вскоре вернулась на завод.

«За рулем» много и подробно писал о новинке из дружественной страны. В рубрике «В мире моторов» особое внимание уделялось машинам соцлагеря. Ведь без упоминания достижений братских государств не дали бы писать и о действительно интересных конструкциях с «загнивающего Запада».

Гражданам СССР иномарки не продавали, даже сделанные в странах социализма. Но интерес к ним был большой. Московское представительство чехословацкого внешнеторгового объединения «Мотоков» торговало в основном популярными в СССР грузовиками и еще более любимыми, престижными и дефицитными мотоциклами ČZ и «Ява».

С руководителем московского отделения Войтеком Ржепкой был хорошо знаком и дружен заместитель главного редактора «За рулем» Марк Григорьевич Тилевич. Вот так в редакции, где и наши-то машины на длительных испытаниях бывали нечасто, появилась ярко-оранжевая двухдверная «Шкода-110R Купе».

ДИАЛОГ СО ВРЕМЕНЕМ

Конечно, сейчас характеристики чешского спорткупе вызывают улыбку. Мотор объемом 1,1 л с двухкамерным карбюратором «Йиков» развивал при 5250 об/мин всего-то 52 л.с. и лишь 86 Н·м при 3500 об/мин. Коробка передач четырехступенчатая, причем четвертая была почти повышающая – с передаточным отношением 0,96.

Зато машина имела полностью независимую подвеску и дисковые тормоза спереди. А уж кузов с дверями без стоек – признак породистого спорткупе – был, пожалуй самым элегантным в Восточной Европе.

Коллеги писали о машине восторженно: «Внешность «Шкоды-110R» обращает на себя внимание… Стремительный контур, очень большая площадь остекления… Круглые циферблаты стрелочных приборов и цветные контрольные лампочки, выставленные в ряд тумблеры и выключатели напоминают кабину самолета… Анатомические передние сиденья удобны,





На обшивках дверей – логотип завода в Квасинах, где выпускали купе.

Задние форточки открываются для вентиляции.



Двери без стоек – непременная черта породистого спорткупе.

Задний диванчик не шикарный: жестковат и маловат. Но в спортивном автомобиле он второстепенен.



С ЛИТЕРОЙ *R*

«Шкоду-110R» выпускали в 1970–1980 гг. Предшественницей была «Шкода-1000 MBX», а на смену 110-й пришла модель «Гарде/Рапид». Автомобиль оснащали 4-цилиндровым 52-сильным двигателем объемом 1,1 л и четырехступенчатой коробкой передач. Изготавливали купе в филиале в Квасинах. На базе купе мелкими партиями строили специальные «шкоды-130RS» для ралли и кольцевых гонок, с моторами в 115–120 л.с. Всего изготовили 56 902 экземпляра.



хорошо «держат» тело, плавная регулировка наклона спинок позволяет выбрать привычную, наиболее удобную посадку. Пожалуй, правда, не лишне, если бы спинки передних сидений были выше и заканчивались подголовниками». На этой машине подголовники есть, но она более поздняя – 1977 года выпуска.

На современный вкус жесткий пластик интерьера «эрки», кожзаменитель сидений и бесхитростная эргономика выглядят наивно. Но для начала 1970-х набор приборов, в числе которых тахометр, смотрелся действительно богатым.

Разгоняя автомобиль, про себя поддразниваю его, называя «гоночным «Запорожцем». Общего немало. Арка левого переднего колеса ущемляет свободу ноги, да и звук мотора доносится из-за спины. Правда, «Шкода» куда тише любого «Запорожца», при том что разгоняется заметно веселее. Снаряженная масса всего 880 кг, заявленное время разгона до 100 км/ч – 18,5 с, максималка – 145 км/ч.

Зарулевцы не преминули проверить эти показатели на полигоне. Расхождения с паспортными данными оказались минимальными. Как и расход топлива: «Шкода» лопала в среднем 8,5 л/100 км.

Люфт тоненького руля, конечно, великоват по стандартам XXI века. Но стоит машина на дороге уверенно и в повороты попадать несложно – резко снижать скорость не приходится. Ну а в годы ее молодости коллеги оценили управляемость «эрки» совсем по-другому: «Рулю от упора до упора нужно всего лишь три оборота. Но к этому быстро привыкаешь и даже находишь удобной такую «близкую» связь с дорогой».

Проверить специфическую управляемость машины с тяжелой кормой (об этом тоже писали в ЗР) я сполна сейчас не смогу. Впрочем, многое и так понятно – из опыта общения с «запорожцами». Помню, как талантливо использовали эти особенности чешские гонщики – главные конкуренты советских на ралли 1970-х годов, в том числе на снежно-ледовых трассах «Русской зимы».

И конечно же, журналисты «Руля» не могли обойти стороной практичность: «Эта машина для двоих, хотя при



Двигатель с жидкостным охлаждением развивает 52 л.с.



Колпаки, внешне напоминающие литые диски, – признак самой дорогой комплектации.



Запасное колесо спрятано спереди, в подполье.

необходимости (на малые расстояния) в ней можно ехать даже впятером… Рассчитанная на движение по хорошим дорогам (не забудем, мы имеем дело со спортивным купе), эта машина отличается небольшим дорожным просветом – около 170 мм». Небольшим? Да сегодня не у каждого кроссовера такой!

ИЗ БОГЕМИИ В МИР

«Шкода-110R» и у себя на родине была дефицитом. Большинство машин шло на экспорт, причем не только в соцстраны. Ведь в купе из Богемии определенно было (и есть!) что-то богемное.

Интересно, на чем ездил чехословацкий певец Карел Готт, чей альбом «Из Богемии в мир» стал очень популярным как раз одновременно со «Шкодой-110R»? Вероятно, уже на каком-то западном, более престижном автомобиле. Тем не менее у эстрадной звезды, безумно популярной не только на родине, но и в СССР, с этой «Шкодой» много общего. Иностранцы даже из социалистических государств тогда казались нам какими-то более элегантными и нарядными, веселыми и загадочными людьми, чем сограждане. И всегда немного богемными. Такой же в 1971-м стала для сотрудников «За рулем» и первая в редакции иномарка – богемская.

Машина проработала у нас с год, накрутила на колеса около 30 тысяч советских километров, участвовала вместе с отечественными легковыми автомобилями в пробеге 1972 года, посвященном 60-летию СССР, и в ралли журналистов. Расставались с ней зарулевцы с сожалением.

Мне тоже не хочется прощаться с прекрасно отреставрированным автомобилем. Я уже привык к длинному ходу педали сцепления и немного капризному синхронизатору первой передачи, приноровился к тонкому рулю и плоскому креслу. Всё это – черты немного своенравного, но обаятельного характера. Такой нередко бывает у представителей богемы, а еще чаще – у представительниц. Но чего не простишь милой иностранке! ЗР

Редакция благодарит Михала Конечны за предоставленный автомобиль и компанию «Шкода» за организацию теста.

НАСОЧИНЯЛИ

В ушедшем году законодатели порадовали нас множеством поправок к законам. **Сергей Смирнов** убедился – не все изменения одинаково полезны.

ПРАВИЛА

Первая новация в ПДД появилась уже в январе: спортсменам-велосипедистам разрешили использовать для сопровождения автомобили с желтой мигалкой. Новшество, конечно, полезное, но заметили его немногие: в нашей северной стране велосипед не главное средство передвижения. Летом в ПДД появился дорожный знак «Фотовидеофиксация», который предупреждает, что впереди установлена камера. Правда, камер у нас, похоже, куда больше, чем знаков; если к каждой поставить предупреждение, металла в стране не хватит. И как пополнять бюджет, если все станут законопослушными? Но в любом случае за новый знак – спасибо.

В августе позволили увеличивать скорость движения на автомобильных дорогах, обозначенных знаком 5.3 (до 110 км/ч), и на автомагистралях, обозначенных знаком 5.1 (до 130 км/ч). Главное, чтобы трасса соответствовала требованиям безопасности. И если увидели знак, который разрешает ехать с увеличенной скоростью, – вперед!

А еще в октябре правительство ввело в ПДД отдельный пункт, которым регламентируется дорожное движение в Сочи на время Олимпийских игр (см. с. 156). Искренне надеемся, что это поможет организовать нормальное движение до, после и во время соревнований.

КОДЕКС

Если новшества в ПДД носили локальный характер, то КоАП подвергся кардинальной переработке. Изменилось почти 40 пунктов! Депутаты в борьбе за порядок на дорогах резко увеличили штрафы фактически за все нарушения, а за некоторые ввели двойное наказание. Так, за управление в состоянии опьянения с 1 сентября штрафуют на 30 тыс. рублей и лишают права управления ТС на срок от полутора до двух лет. Жесткие наказания, по мнению законодателей, остановят потенциальных нарушителей. Однако статистика с ними не согласна; специалисты уверены, что главное – не тяжесть наказания, а его неотвратимость. С этим как раз проблемы; по самым грубым подсчетам, наказывается у нас только каждое десятое нарушение. Реально – еще меньше. Но это не мешает законотворцам идти по самому легкому пути – ужесточать кары.

При этом их подход не всегда поддается логическому объяснению. Так, с 1 сентября выросли штрафы за превышение скоростного режима. Но превышение на 10–20 км/ч с этого же момента выпало из системы наказаний. Теперь в населенных пунктах многие водители едут со скоростью до 79 км/ч.

> **На поверку подготовленными оказываются только те коррективы, где речь идет о деньгах, о новых штрафах.**

Главный положительный итог года – изменился порядок проверки водителей на состояние опьянения, в законе появилась норма «погрешность показаний алкометра». Три года ушло на то, чтобы убедить одного человека – главу правительства – в том, что абсолютный ноль в природе не существует! И вот, наконец, с сентября прописали, что погрешность измерений составляет 0,16 мг на один литр выдыхаемого воздуха. Эта норма наконец-то позволит «по науке» отделить реально пьяных водителей от трезвых.

СДАЛСЯ ДОБРОВОЛЬНО

С 1 сентября изменился порядок лишения водительского удостоверения, а также его возврата. Теперь, если водитель совершил правонарушение, за которое предусмотрено лишение права управления, водительское удостоверение не изымается. Получив решение суда, водитель обязан сам сдать права – до окончания установленного срока. Вся информация осядет в единой базе ГИБДД, любой инспектор сможет проверить водителя. Не сдал права вовремя – последует еще одно наказание, но уже за управление без документов. Всё хорошо, всё в рамках прогресса. Только вот базы у нас обновляются не так оперативно, как планировали законодатели. Поэтому встречаются случаи, когда «лишенец» продолжает спокойно управлять автомобилем.

Еще больше проблем возникло при возврате водительских удостоверений по окончании срока лишения. Согласно новым поправкам к п. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ, в этом случае водительское удостоверение возвращается после проверки знания ПДД. Придумано вроде правильно, только возврат удостоверения «осуществляется в порядке, утвержденном Правительством РФ». В конце ноября, через три месяца после вступления поправок в силу, регламент проверки знаний водителя так и не был разработан; иные новации могут вступить в силу – и «зависнуть». Причем речь не только об экзамене для «лишенцев».

ПРАВА БЕЗ ОБЯЗАННОСТЕЙ

С 5 ноября вступили в силу поправки к закону «О безопасности дорожного движения», и с этого дня должен был измениться порядок сдачи экзаменов. Ничего особенного – в России всего лишь собирались ввести европейские нормативы, под которыми страна подписалась еще несколько лет назад. Теперь учиться можно на автомобиле с механикой или автоматом, по выбору ученика. Отменен экстернат при обучении. Ввели новые категории в правах и определили общие положения о допуске лиц к управлению ТС. Все это здорово, только вот как должно проходить обучение и как будут сдавать экзамены, по сегодняшний день неизвестно. Не утвержден и образец обновленных

прав. Полгода, с весны до осени, три министерства обменивались письмами и выясняли, кому готовить документы. Позор! И только когда поправки вступили в силу, договорились, что этим займется Минобразования. В результате изменения заработают в лучшем случае к началу весны. Не стыдно перед Европой? Не говоря уже про своих граждан.

СРОЧНАЯ ЭВАКУАЦИЯ

Как только вопрос касается денег, решения принимаются очень быстро и моментально начинают работать. В 2012 году правительство установило, что транспортировка и хранение задержанных ТС будут платными; размер оплаты регионы устанавливают самостоятельно. Правительство Москвы оперативно разработало положение, по которому с сентября 2013 года начали взимать деньги за эвакуацию – от 3 тыс. рублей за мотоциклы до 47 тыс. за крупногабаритные ТС. Сутки хранения на штрафстоянке в столице обойдутся от 1 тыс. до 3 тыс. рублей, в зависимости от типа ТС. Причем, если порядок перевозки и прейскурант расписаны подробно, то насчет оснований для задержания, как говорится, ба-а-альшое количество вопросов.

> Эвакуаторщики ведь по сути своей коммерсанты, им деньги зарабатывать надо.

Чиновники уверяют, что эвакуировать должны в первую очередь автомобили, припаркованные с нарушением правил стоянки и остановки, которые мешают движению. Но где это написано? В результате, как и раньше, первым делом волокут на штрафстоянки те машины, которые стоят ближе и подцепить их легче. И снова хотели как лучше, а получилось…

РЕГИСТРАЦИЯ БЕЗ БРАКА

С октября вступил в силу новый регламент регистрации ТС. Он, надо сказать, здорово облегчил жизнь. Теперь для продажи автомобиля не нужно снимать его с учета. Новый собственник обращается в любое подразделение ГИБДД (независимо от места жительства) и вносит изменения в регистрационные данные. Также появилась возможность делать дубликаты регистрационных знаков без обращения в ГИБДД (ЗР, 2013, № 12). Кому изменения добавили проблем, так это перекупщикам. Будем ли сокрушаться по этому поводу?

Были в прошедшем году и иные новации, но не такие значительные. А еще – масса депутатских и чиновничьих инициатив. Некоторые интересны и, надеюсь, обретут силу закона. Скажем, о повышении выплат по обязательной страховке. Другие еще откровенно непродуманные, как, например, идея наказывать за агрессивную езду. Вроде бы хорошая задумка, – но кто и как оценит уровень агрессивности? Есть предложения и совсем нелепые. Скажем, предъявлять справку об уплате всех налогов при покупке полиса ОСАГО. Надеюсь, этого никто всерьез не воспринял.

В целом законодательные итоги 2013 года не радуют. По-прежнему у депутатов и чиновников нет единого подхода к проблеме транспортной безопасности, нет никакой системы. Случилось резонансное ДТП – срочно принимают и корректируют законы. А как этот закон или постановление будут работать, насколько они вписываются в общую систему – разберемся, дескать, потом. Вот «потом» и выходит, что наказание за неправильную парковку на порядок жестче, чем за проезд на красный свет, а за ДТП рискуешь получить больший срок, чем за умышленное убийство.

Так и живем. ЗР



Бу Андерссон в последние годы регулярно запускал на ГАЗе новые модели – свои и иностранные.

ВАРЯГИ И РАКЕТЫ

В начале ноября 2013 года совет директоров АВТОВАЗа освободил от обязанностей президента компании Игоря Комарова (по собственному желанию) и утвердил в должности нового главу – шведа Бу Андерссона. **Игорь Моржаретто** задался вопросом: к чему приведут эти кадровые перестановки?

БОГАТОЕ НАСЛЕДСТВО

Бывший руководитель АВТОВАЗа Игорь Комаров теперь займется выводом ракетной отрасли из кризиса. За четыре года он и его команда сделали немало: выпущены новые модели, а старые наконец-то ушли с конвейера; освоена вторая сборочная площадка – «ИжАвто», строится третья – в Казахстане. Разработан стратегический план развития предприятия на десятилетие. Заметно повысилось качество автомобилей «Лада», на конвейере в Тольятти стали собирать машины под марками партнеров по альянсу – «Ниссана» и «Рено». Но успехи достались непросто. Пришлось влезть в долги: АВТОВАЗ сегодня крупнейший заемщик ряда госбанков. Нелегко далось и сокращение персонала почти вдвое. Зато сегодня предприятие практически полностью соответствует требованиям партнеров по международному альянсу «Рено-Ниссан».

Но остались проблемы, которые предстоит решать новому руководителю, притом незамедлительно. Первая и главная – серьезное падение продаж марки «Лада» в 2013 году (по итогам десяти месяцев – на 15%). Конечно, есть тому объективные причины (общая экономическая ситуация в стране, замена модельного ряда), но этому надо что-то противопоставить. Игорь Комаров оставил солидное наследство – как им распорядится будущий руководитель?

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ ВАРЯГОВ

Биография шведского топ-менеджера в России известна: на любом автомобильном сайте прочитаете и про службу в шведской армии, и про три высших образования, и про красивую карьеру в компании «Дженерал моторс», где Андерссон дорос до вице-президента по закупкам. В «Группу ГАЗ» он перешел в 2009 году по личному приглашению Олега Дерипаски. Ситуация на тот момент была непростой: по итогам года группа несла убытки в 11 млрд руб., до банкротства оставался один шаг. Через три года, в 2012-м, выручка компании составила 127 млрд руб., а чистая прибыль – 8,8 млрд.

Конечно, шведский варяг получил широчайшие полномочия (видимо, это было одним из главных пунктов соглашения) от владельца компании и российских властей. Ведь в первый же год автозавод пережил жесточайшую волну сокращений. В 2009-м в штате числилось почти 100 тыс. работников, сейчас – 53 тыс., при этом число управленцев и ИТР сократилось еще резче – с 14 тыс. до 3 тыс. человек. (Обошлись без социальных конфликтов: большую часть уволенных удалось трудоустроить по федеральным и местным программам.) Ужались и производственные площади завода, построенного с советским размахом. В планах

Андерссона – урезать промплощадку с 3 млн до 1 млн м².

Одно из первых решений нового главы предприятия – закрыть крайне неудачный проект по выпуску на ГАЗе «Волги-Сайбер» (на базе снятой с производства в США модели «Крайслер-Себринг»). Основные силы и все имевшиеся скудные средства Андерссон бросил на обновление модельного ряда коммерческих автомобилей: тут у ГАЗа были авторитет, самая высокая компетенция и больше половины российского рынка. Первым делом Бу ввел непривычную для ГАЗа предоплату заказанных автомобилей. Параллельно с этим началась кампания по повышению качества комплектующих для «Газели». От самых слабых поставщиков быстро отказались и нашли других (в том числе зарубежных). В 2010 году появилась версия «Бизнес», в 2012-м – грузовик нового поколения «Некст». Модифицируется семейство «Соболь».

В прошлом году ГАЗ выпустил и продал 131 тыс. автомобилей под своей маркой. Кроме того, с конвейеров Горьковского автозавода теперь сходят иномарки четырех мировых брендов: легковые «шкоды», «фольксвагены», «шевроле», коммерческие «мерседес-бенцы». В Нижний их привел Бу.

Старый советский завод преобразился: теперь это вполне современное сборочное производство, к тому же прибыльное! Кто будет отрицать, что во многом – благодаря варягу?

ЗА СТЕКЛОМ

За те четыре года, что Бу Инге Андерссон проработал в России, мне приходилось встречаться с ним не один раз. Человек он не очень публичный, интервью дает крайне редко, но от прессы не бегает. А на заданные вопросы отвечает честно и подробно. Характерная черта: швед неизменно вежлив и никогда не повышает голоса, в том числе на подчиненных.

Много лет назад он ввел практику (никто из бывших руководителей-россиян подобного не делал): каждый день, утром и вечером, проводить оперативки прямо в цеху. Я присутствовал на нескольких. В застекленной выгородке собираются 20-30 руководителей подразделений, ведущих специалистов. Стульев нет, все стоя смотрят на экран, где высвечиваются результаты дня прошедшего и планы на сегодняшний. Говорят быстро и по делу, после каждого короткого доклада Бу спрашивает: «Чем я могу помочь?». Решения принимаются тут же. Если есть возможность решить проблему сразу, это происходит в течение дня, причем обходятся без лишней бумажной волокиты. Андерссон свободно говорит по-английски, по-немецки и, естественно, по-шведски. Брал уроки русского, однако с россиянами общается через переводчика. Но мне кажется, он давно понимает русскую речь, хотя и не афиширует этого.

Еще о стиле работы шведа. Несколько лет назад во время презентации «Газели-Бизнес» на заводском полигоне Бу почему-то выбрал меня из группы в двадцать с лишним журналистов и пригласил в машину: я за рулем, он рядом, переводчик сзади. Катались мы почти час, причем разговор вели предметный: что нравится, что не нравится в новой модели. Время от времени Андерссон что-то записывал в блокнотик; ясно, что его интересовали не похвалы в адрес новинки, а конкретные замечания: удобный ли рычаг коробки, какие претензии к подвеске…

Прошелся я по качеству сборки приборной панели, по неудобному и тяжелому механизму сдвижной двери... «Да, правда, проблема есть, решить пока не можем, но обязательно решим». И ведь правда! Спустя год я попал на очередное мероприятие – Андерссон мне напомнил давнишний разговор и даже перечислил, какие недостатки удалось исправить, над какими еще работают.

НОВАЯ МЕТЛА

Так что в Нижнем Новгороде швед оказался на своем месте. Судя по всему, с акционерами «Группы ГАЗ» его связывали серьезные обязательства и без настойчивой просьбы сверху свое место он вряд ли покинул бы. Говорят, впервые его кандидатуру предложил глава альянса «Рено-Ниссан» и по совместительству председатель совета директоров АВТОВАЗа Карлос Гон; он же согласовал ее с руководителями государства. Еще бы, АВТОВАЗ и по сей день – лицо отечественной промышленности (кроме того, пока он более чем наполовину принадлежит государству), а его глава значит в нашей экономике больше иного министра. Видимо, в администрации президента посчитали, что успехи шведа в Нижнем Новгороде, его опыт работы с мировыми автоконцернами очень пригодятся АВТОВАЗу.

Что принесет он в Тольятти – новый комплекс антикризисных мер? Но у него нет уже нужды в массовых сокращениях персонала. В полном составе, скорее всего, останется работать команда дизайнера Стива Маттина (он сейчас главная звезда АВТОВАЗа), а вот штат руководителей и ИТР среднего звена, видимо, еще подсократят. Под текущие задачи.

Главная задача любого руководителя АВТОВАЗа – повышение эффективности труда, качества выпускаемой продукции. Этим Андерссон и займется сразу. Потом, скорее всего, он постарается побыстрее запустить в серию новые модели «Рено», «Ниссан», «Датсун». Есть проблемы и с поставщиками.

Будущее «Лады» тоже понятно: появятся новые модели, теперь на платформах «Рено» и «Ниссан». Да, АВТОВАЗ уже не будет независимым производителем, зато он стал важной частью концерна «Рено-Ниссан-АВТОВАЗ». И при этом, надеюсь, прибыльным, успешным предприятием, одним из ключевых в российской экономике. ЗР



Игорь Комаров улетел руководить ракетно-космической отраслью.

ЗАПРЕТНЫЙ ГОРОД

В канун открытия зимних Олимпийских игр **Игорь Моржаретто** задался вопросом: а можно ли будет с комфортом доехать до Сочи?

Такой же вопрос я задал себе шесть с половиной лет назад, когда Сочи был выбран столицей Олимпиады. Тогда, летом 2007-го, мы с фотографом отправились на главный российский курорт (ЗР, 2007, № 8). Проехали больше 1600 км только в один конец и пришли к неутешительному выводу: город не готов встретить путешественников. Состояние трассы на всем протяжении от Москвы до Краснодара (М4) и оттуда до Сочи (М27) очень плохое; сам город «нанизан» на одну магистраль (Курортный проспект), которая вечно стоит в пробках. К горнолыжному курорту Красная Поляна ведет узкий серпантин, где с трудом разъезжаются автобусы. На всей дороге практически нет мотелей, мало мест, чтобы перекусить без риска отравиться. Для кардинального изменения ситуации нужны были огромные силы и средства. Хватило ли времени, техники и денег, чтобы за шесть с половиной лет сотворить чудо?

В городе построены современные пересадочные узлы, где перекрещиваются маршруты нескольких видов транспорта. Но для личных машин тут пока мест нет.

С тех пор я проезжал по трассам М4 и М27 много раз, смотрел, как идет их реконструкция, как появляются в Сочи современные транспортные развязки, строятся олимпийские объекты и гостиницы. И вот до Олимпиады осталось совсем ничего. В конце ноября я решил: пришло время совершить «инспекционную поездку» из Москвы в Сочи, чтобы лично проверить «дорогу на Олимпиаду» (так назывался мой материал в июне 2007 года).

К МОРЮ

Трассе М4 «Дон», честно говоря, здорово повезло. Шесть лет назад она была в основном двухполосной – не лучше и не хуже других российских трасс. А полвека назад, в начале 1960-х, бóльшая ее часть вообще представляла собой грунтовку! Сейчас от Москвы до Воронежа и чуть дальше идет современный автобан. Не меньше четырех полос, разделительные и ограждающие барьеры, развязки в двух уровнях, частично – освещение, скорость 110–130 км/ч. Красота – первые 500 км можно пролететь за пять часов. Правда, не бесплатно: на четырех участках за проезд на легковушке возьмут 190 руб. днем и чуть меньше ночью. Пока очередей перед пунктами оплаты нет, – обещают, что не появятся и впредь.

Как раз в конце ноября госкомпания «Автодор», которая управляет дорогой, ввела в эксплуатацию еще два скоростных участка. Один – обход Воронежа (492-й –517-й км), второй – обход поселка Тарасовский в Ростовской области (877-й –892-й км). Пока оба открыты для всех, но ближе к лету за комфортный проезд вокруг Воронежа тоже начнут брать плату; второй новый участок, видимо, останется бесплатным.

В общем, теперь 1020 км трассы соответствуют первой категории и званию «магистраль». Но ведь вся дорога – больше 1500 км! Увы, пока не радуют некоторые участки в Ростовской области, особенно в районе Лосева и Павловска, в Краснодарском крае дорога проходит через населенные пункты с их неизбежными «прелестями». Эти отрезки обещают сдать уже после

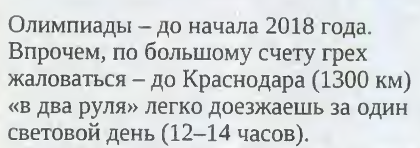




Трасса М4 «Дон» за последние годы изменилась в лучшую сторону.



Рядом с трассой открылось немало современных сервисов.



Олимпиады – до начала 2018 года. Впрочем, по большому счету грех жаловаться – до Краснодара (1300 км) «в два руля» легко доезжаешь за один световой день (12–14 часов).

Не нравится гнать без остановки? С чем-чем, а с сервисом сегодня на «Дону» все отлично. Хватает и заправок, и мотелей, и мест, где можно вкусно и недорого поесть. А через два-три года, как обещают, через каждые 40–60 км откроются многофункциональные центры (АЗС, мотель, магазин, кафе, стоянка, мойка, сервис и т. д.). С каждой стороны дороги!

ВДОЛЬ БЕРЕГА

От поселка Джубга в районе Сочи и дальше к границе с Абхазией ведет дорога М27. Всего ничего – 220 км, но каких! Горный серпантин то взлетает вверх, то спускается к самой кромке моря, то уходит в сторону, и везде – петли, петли… Будь эта дорога пустынной, доставила бы удовольствие любителю спортивной езды, но сейчас она под завязку забита грузовиками. Это единственное шоссе, соединяющее курорт с «Большой землей», и по нему непрерывно идут грузы – строительные материалы, оборудование, продукты. Еще шесть лет назад было понятно: расширить и «распрямить» его невозможно. Теоретически надо бы тянуть новую магистраль – бить туннели через горы, но это уже задача для следующих поколений. А сейчас дорогу ремонтировали, укрепляли и, где можно, делали третью, обгонную полосу. Увы, таких участков совсем мало.

Говорят, по пустой дороге местные проезжают это расстояние за четыре с половиной часа. Верится с трудом: опасно! Словом, самый проблемный участок маршрута от Москвы до Сочи так и остался долгим и пробочным, особенно если «повезет» и упрешься в колонну перегруженных КамАЗов.

«ДЕМБЕЛЬСКИЙ АККОРД»

Так в армии называется работа, которую предстоит сделать старослужащему перед тем, как уволиться в запас. Такое настроение сейчас царит на многих стройках города. За два месяца до начала Олимпиады девять из десяти олимпийских транспортных объектов уже сданы, оставались только коекакие отделочные работы. Тут, можно сказать, Сочи здорово повезло – благодаря Олимпиаде появились широкие магистрали, объездная дорога, суперсовременные развязки. Не будь соревнований, при нашей жизни ничего подобного город не получил бы. Но какой ценой это далось – отдельный разговор.

Недостроен лишь один транспортный объект – дублер Курортного проспекта; впрочем, то, что его не успеют сдать к Олимпиаде, стало ясно давно. Слишком сложным получился: проходит по горам чередой мостов, развязок и туннелей. Сдана первая очередь, а по ходу второй и третьей предстоит пробить еще 16 туннелей! Закончат трассу уже к следующему эпохальному спортивному событию – чемпионату мира по футболу.

Но в любом случае дороги в Сочи производят впечатление, особенно если вспомнить, чтó тут было раньше. Так что же, едем на Олимпиаду? Увы, не получится. Потому что на два месяца въезд в Большой Сочи закроют.

КАК В СТОЛИЦЕ

Собственно, нашим властям опыта не занимать: в 1980 году Москву тоже закрывали от приезжих – на всякий случай. Да и москвичам настоятельно рекомендовали уехать из города, если работа не связана с Играми. Так же решили поступить и в 2014-м. Въезд транзитного и иногороднего транспорта в Сочи ограничат с начала января до конца марта. На посту «Магри» при въезде в город будут осматривать весь транспорт, а пропускать – только с местными номерами или спецпропусками. Но проверки начнутся гораздо раньше – еще на трассе М4, задолго до того, как за окном появится море. И большинству туристов предложат даже не пытаться проехать в сторону курорта, коль нет на то уважительной причины. Наличие билета на соревнования таковой не считается.

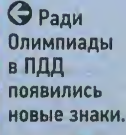
Осенью началось строительство перехватывающей парковки












Ради Олимпиады в ПДД появились новые знаки.

на 1400 машин в Горячем Ключе, на полпути между Краснодаром и Джубгой, для тех, кто все-таки решился ехать на автомобиле. Здесь его и придется оставить: дальше – электричкой. Организаторы уверяют: поездка будет быстрой и комфортной. Грузовые автомобили, которые везут необходимые для города и Игр товары, несколько раз проверят на трассе М27 с помощью рентгеновских установок, затем притормозят также в районе поста «Магри», на специальной стоянке: въезд в Сочи для них – только ночью, чтобы не мешать празднику.

Тем, кто все-таки прорвется сюда, как и местным жителям, езда по улицам раем не покажется. Будет действовать новая схема движения: помимо ряда ограничений на въезд в некоторые секторы города вводятся специальные «олимпийские» полосы в центре и в районе спортивных объектов – для обслуживания Игр. Стоять на них обычным автомобилям запрещено, наказание – 5000 руб. плюс эвакуация транспортного средства. За любое игнорирование «олимпийской» разметки и дорожных знаков тоже штраф – 3000 руб. А парковка вдоль дорог станет на два месяца платной – от 50 до 100 руб. в час. Для местных в городе откроют перехватывающие парковки на 7000 мест – в центре города, на Бытхе, в Хосте, Мацесте, Адлере. Эти же площадки послужат на время и штрафстоянками. Так что пользуйтесь, дорогие жители Сочи и гости города, общественным транспортом – благо на маршруты Олимпиады выйдет до тысячи новых автобусов, побегут суперсовременные электрички…

И это еще не всё: по указу президента все гости, прибывающие на Олимпиаду, обязаны в течение трех дней подать документы на временную регистрацию. Требование не касается лишь спортсменов и постояльцев гостиниц – за них документы оформит администрация.

Так что, пожалуй, не поеду я в Сочи на своей машине – во всяком случае, до конца марта. Себе дороже!

ЗАНАВЕС НА ПЯТИ КОЛЬЦАХ

Вообще-то, ограничения въезда практикуют все города, где проходят крупные спортивные соревнования. И «олимпийские» полосы на дорогах тоже не наше изобретение. Такие были, к примеру, в олимпийском Турине; там на своей машине нельзя было въехать в зоны, где проводились те или иные турниры. Оставил авто на перехватывающей парковке, а дальше – специальным автобусом. Закрывали на время Олимпиады Пекин, но там всегда есть ограничения на въезд в город даже для местных автомобилистов, иностранцев же на автомобилях в Китае практически не встретишь.

А вот почин закрыть на время не просто город, а целый регион – уже наше ноу-хау. Тому есть два объяснения. Первое – безопасность: Сочи расположен на Северном Кавказе, в очень неспокойном регионе. Второе – со всей страной его связывает единственная автодорога плюс одна железнодорожная ветка. Сочи и так один из самых автомобилизированных российских городов: здесь зарегистрировано 350 000 машин; по нагрузке на транспортную систему курорт даже обогнал Москву. А если еще понаедут болельщики? Доводы справедливые, только они были хорошо известны, еще когда принималось решение о проведении Олимпиады в Сочи. Спрашивается – кого это остановило?

Ну а праздник... Праздник состоится, и все мы будем болеть за российских спортсменов. Только у телевизоров, дома. Потом, когда закончатся Игры и запрет на въезд снимут (только в конце марта), я собираюсь снова отправиться туда на машине. Праздники кончаются, а жизнь продолжается – надо обязательно посмотреть, насколько лучше стала жизнь на главном российском курорте после Олимпиады. ЗР

Таких суперсовременных дорог и развязок, как в Сочи, не увидишь нигде в России, даже в Москве.

ЗАСУДИТЬ «РОССИЮ»

Страховые компании находят немало способов, чтобы не платить потерпевшим. Или платить, но поменьше. Страховое общество «Россия» придумало самый простой: ни денег, ни объяснений. Но **Сергей Смирнов** все-таки добился справедливой компенсации.



Юлия С. на своем автомобиле попала в ДТП: водитель «Форда» зазевался, вылетел на встречную полосу и на полном ходу врезался в ее «Ниссан». Сильный удар, обе машины вдребезги. Девушке повезло: сработали подушки безопасности, обошлось без травм. Дальше всё как обычно. Сотрудники ДПС оформили аварию, составили на водителя «Форда» протокол и постановление, выдали справку о происшествии. Полис каско девушка купить не успела, оставалось рассчитывать на ОСАГО. Виновник был застрахован в обществе «Россия». Казалось бы, большая, надежная компания (15-я в рейтинге), да еще с таким именем – проблем с получением денег быть не должно.

Юлия подала заявление о страховой выплате в ОСАО «Россия»; там быстро оформили документы и дали направление на независимую экспертизу. Эксперты тоже сработали оперативно.

Через 30 дней (именно столько отводится страховым компаниям для выплаты) Юлия, не обнаружив денег на счете, приехала в «Россию». Сотрудник компании сообщил: решение о выплате принято, только надо немного подождать. Какую сумму перечислят, он не знает. Но вы, дескать, ждите. И эту фразу по телефону повторяли, как мантру, еще несколько месяцев. Когда это ей надоело, она пришла к нам.

В таких случаях потерпевший должен прежде всего обратиться с жалобой в Российский союз автостраховщиков (РСА). Тот выдаст предписание страховой компании, которая будет вынуждена дать объяснения своим действиям. Часто вопрос решается сразу, но в этом случае не стоит рассчитывать на компенсацию за просрочку. Поэтому можно, конечно, написать жалобы в РСА и Госстрахнадзор, но параллельно готовьте документы в суд.

Нашей потерпевшей следовало обратиться в суд как можно быстрее, ведь пошли слухи, что над «Россией» сгущаются тучи. Получив еще одно заключение – независимой экспертизы о размере ущерба, – мы с Юлией подали исковое заявление. Это можно сделать как по месту нахождения страховой компании, так и по месту жительства истца.

Заключение независимого эксперта: ремонтировать поврежденный автомобиль нецелесообразно. В подобных случаях ущерб рассчитывается так: из стоимости автомобиля до аварии вычитается стоимость годных остатков. В нашем деле ущерб превысил 300 тыс. рублей. Так как максимальный размер выплаты по ОСАГО – 120 тыс., пришлось в качестве соответчика привлечь виновника аварии. В суд представитель ОСАО «Россия» не явился, а виновник согласился выплатить деньги. Через две недели юристы страховщика ответили, что решение о выплате принято, а вот почему деньги не перечислены, им неведомо. При этом отказывались уплатить неустойку и штраф.

Но я напомню, что постановление пленума Верховного суда РФ от 28 июня 2012 года разрешает применять нормы законодательства по защите прав потребителей в сфере имущественного и личного страхования. Потерпевшие теперь могут взыскивать со страховых компаний пени: до 3% стоимости товара или услуги за каждый день просрочки с возмещением вреда и 50-процентный штраф в свою пользу, если были нарушены их права, а также компенсацию за нанесенный моральный вред. Суд по нашему делу вынес решение, согласно которому со страховой компании была взыскана положенная по закону компенсация – 120 тыс., штраф в размере 60 тыс. и неустойка – 20 тыс. рублей. Вдобавок компанию обязали компенсировать все судебные расходы. В результате «Россия», не пожелавшая вовремя выплатить положенные 120 тыс. рублей, понесла дополнительные расходы на такую же сумму.

Через месяц после решения пришел исполнительный лист. Дальше – дело техники. Хотите получить свои деньги быстро? Узнайте, в каком банке есть «живой» счет компании, и подайте туда заявление о списании денежных средств по исполнительному листу. Деньги на счет Юлии были перечислены уже через три дня.

А «Россия» в результате такой политики доигралась – осенью 2013 года компанию лишили лицензии. И громкое имя не помогло... ЗР



ЦЕНА ПРИВИЛЕГИИ

Результаты продаж «Рено-Дастер» впечатляют. Однако не все комплектации заслуживают одинакового интереса, считает **Мария Бойко**. Фото **Евгения Бобрикова**.

«Рено-Дастер» во всех смыслах уникальная машина. Во-первых, в России он входит в пятерку самых продаваемых автомобилей (по статистике Ассоциации европейского бизнеса). Во-вторых, его продажи растут месяц за месяцем. В-третьих, это одна из немногих моделей, которые пользуются большей популярностью в варианте с механической коробкой передач. Хотя машины и расхватывают вне зависимости от комплектации, некоторые предпочтения все-таки имеются.

Двигателей предлагают три: бензиновые объемом 1,6 и 2,0 л, а также 1,5-литровый дизель. Мотора 1,6 л, на наш взгляд, этому автомобилю вполне хватает – 102 л.с. отлично вывозят «Дастер». Машины с дизельным мотором берут реже, потому что такая покупка всегда обходится дороже. Однако те, кто за год наезжает больше 30 000 км, предпочитают мотор на солярке: он адаптирован к российским условиям, а расходует в городе 5,9 л/100 км. Вот только чем дальше от крупных городов, тем больше беспокоит автомобилистов качество топлива и тем реже они выбирают дизельную машину.

В арсенале «Дастера» три коробки передач: две механические (5- и 6-ступенчатая) и автомат. Этот «француз» сумел удивить: сформировавшийся устойчивый спрос на автоматические коробки передач обошел его стороной. Объяснение простое: у версий с АКП нет полного привода. В случае с «Дастером» 4WD оказывается важнее. Впрочем, производитель обещает выпустить версию с полным приводом и автоматической коробкой в недалеком будущем. Спрос на механику с пятью ступенями примерно такой, как на автомат, – по той же причине.

Вообще, полный привод заметно меняет автомобиль, даже внешне. Конечно, речь не только о наклейке *4WD* на задней двери. «Дастер» с полным приводом можно распознать, например, по фарам – в таких версиях они получают черную внутреннюю окантовку и сразу становятся выразительнее и симпатичнее. Еще одно изменение, которое гарантировано полным приводом, – запаска в багажнике (у переднеприводных автомобилей она под днищем). Это несколько сокращает вместимость отсека, но тут уж выбирайте: либо объем, либо вездеходность. Мы, как





Механические регулировка зеркал и стеклоподъемники – привет из прошлого века.

Тканевый салон выглядит очень достойно.





Уже в комплектации «Экспресьон» есть передние электростеклоподъемники.

и многие владельцы «дастеров», – за последнее.

Все прочие отличия уже попадают под влияние комплектаций. Их, на наш взгляд, оптимальный набор – четыре. Самая простая, «Аутентик», выпускается наименьшим тиражом, но распродается полностью.

Внешне эта модификация отличается от других версий черными бамперами, ручками дверей и боковыми зеркалами черного же цвета. Салон обычный, тканевый.

Набор базового оборудования не назвать обширным. Поразило количество подушек безопасности – одна, для водителя. И это в эпоху всеобщей истерии на тему защиты людей в случае ДТП! Торчащие рычаги регулировки зеркал тоже не очень вяжутся

Перечень стандартного оборудования

«Аутентик»: бамперы, ручки дверей и боковые зеркала черного цвета, хромированная накладка на решетку радиатора, передние и задние брызговики, стальные 16-дюймовые колесные диски со стандартными колпаками, тонированные стекла, тканевая обивка сидений, гидроусилитель руля, иммобилайзер, рециркуляция воздуха, ручная регулировка зеркал, подогрев заднего стекла, подсветка багажного отделения, раскладывающаяся в соотношении 1:1 спинка заднего сиденья, подушка безопасности водителя, АБС + система экстренного торможения (AFU) с электронным распределением тормозных усилий, 2 задних подголовника, 3-точечные ремни у передних сидений с ограничителями усилий, крепления «изофикс» для детских сидений, адаптация двигателя к пуску в холодном климате, защита картера, гарантия – 3 года или 100 000 км, антикоррозийная защита – 6 лет гарантии производителя. Доступны в качестве опций к этой комплектации: окраска металлик, продольные релинги черного цвета, CD/MP3-аудиосистема с «блютусом», подрулевым джойстиком, входами AUX и USB.

«Экспресьон»: дополнительно к «Аутентик» – бамперы в цвет кузова, продольные релинги черного цвета, стильные 16-дюймовые стальные колеса с колпаками, передние электростеклоподъемники, регулировка рулевого колеса по высоте, центральный замок с дистанционным управлением, раскладывающаяся в соотношении 1:2 спинка заднего сиденья, CD/MP3-аудиосистема с «блютусом», подрулевым джойстиком, входами AUX и USB, регулировка ремней у передних сидений по высоте. Доступны в качестве опций: окраска металлик, 3 задних подголовника, подушка безопасности пассажира, кондиционер, противотуманные фары, задний парктроник, подогрев передних сидений, система курсовой устойчивости (ESP).

«Привилеж»: дополнительно к «Экспресьон» – продольные релинги и защитные накладки под хром по низу бамперов, ручки дверей и боковые зеркала в цвет кузова, хромированная насадка на выхлопную трубу, бортовой компьютер, противотуманные фары, кондиционер, регулировка водительского сиденья по высоте, боковые зеркала с электроприводом и электрообогревом, подогрев передних сидений, подсветка перчаточного ящика, 3 задних подголовника. Доступны в качестве опций: окраска металлик, передние боковые подушки безопасности + подушка безопасности пассажира или одна подушка для пассажира, задние электростеклоподъемники, легкосплавные 16-дюймовые колесные диски, задний парктроник, кожаная оплетка руля, система курсовой устойчивости (ESP).

«Люкс Привилеж»: дополнительно к «Привилеж» – окрашенные под хром боковые зеркала, легкосплавные 16-дюймовые диски, задние стекла с сильной тонировкой, кожаная оплетка руля и обивка сидений (комбинация искусственной и натуральной кожи), задние электростеклоподъемники, задний парктроник, подушка безопасности пассажира и передние боковые подушки. Доступны в качестве опций: окраска металлик, система курсовой устойчивости (ESP).



Комплектация «Люкс Привилеж» – царство роскоши.



Черная окантовка фар – признак полного привода.



Оказывается, релинги в бюджетной версии установят только за доплату.



Противотуманные фары доступны как опция уже в версии «Экспресьон», в «Привилеж» и выше они идут в базе.



Хромированные зеркала – признак топовой версии. Кроме того, они могут быть черными или в цвет кузова – в зависимости от комплектации.



Задний парктроник можно установить в версии «Экспресьон» и «Привилеж» как опцию, в «Люкс Привилеж» он идет в базовом оборудовании.



Запаска в багажнике – особенность полноприводных машин.

Комплектации и базовые цены Renault Duster, руб.

	1,6 л (бензин, 102 л.с.), М5, 2WD	1,6 л (бензин, 102 л.с.), М6, 4WD	2,0 л (бензин, 135 л.с.), А4, 2WD	2,0 л (бензин, 135 л.с.), М6, 4WD	1,5 л (дизель, 90 л.с.), М6, 4WD
Authentique	479 000	529 000	–	–	–
Expression	535 000	585 000	609 000	625 000	650 000
Privilege	–	639 000	663 000	679 000	704 000
Luxe Privilege	–	–	721 000	737 000	–

с образом современного автомобиля. Даже релинги – такая, казалось бы, характерная черта «дастеров» – в этой комплектации недоступны. Однако за отдельную плату поставить их все-таки можно.

В общем, «Аутентик» – это тот самый солдат, из которого еще надо сделать генерала, полагаясь лишь на свой кошелек. Тем более что в этой версии уже есть трио: 4WD + 1,6 л + М6, которое обойдется в 529 000 рублей. Можно выбрать «Дастер» еще дешевле – за 479 000 рублей, но лишь с передним приводом и 5-ступенчатой механикой.

Версия подороже, «Экспресьон», уже может похвастаться черными релингами в базовом оснащении, а бамперы будут выкрашены в цвет кузова. Задний ряд сидений раскладывается по частям. У водителя появится возможность регулировать руль по высоте и слушать музыку – в этой комплектации в базе значатся CD/MP3-аудиосистема и подрулевой джойстик для выбора треков и радиостанций. Кроме того, только в этой комплектации доступны все виды моторов, коробок передач, полный и передний привод. Разброс цен в пределах 100 тысяч: от 535 000 до 650 000 рублей.

Из допов стала доступна подушка безопасности для пассажира. Любители роскоши могут доплатить в «Экспресьон» за кондиционер, противотуманки, парктроник и подогрев передних сидений.

Комплектация «Привилеж» внешне еще более выигрышна: ручки дверей и боковые зеркала в цвет кузова, важный штрих – противотуманные фары. Наконец-то становятся доступны регулировка водительского сиденья по высоте и электропривод боковых зеркал. Противотуманки в этой версии уже не опция, а базовое оборудование. Такая необходимая по нашим зимам деталь, как подогрев передних сидений, – тоже. Стоимость «Привилеж» начинается с 639 000 рублей: 1,6 л, полный привод, 6-ступенчатая механика.

Захотите порадовать пассажиров заднего ряда – доплатите за электростеклоподъемники. Кроме того, опционально можно оборудовать автомобиль четырьмя подушками безопасности.

Топовая версия – «Люкс Привилеж» – включает все то, что раньше было в ранге опций: например, парктроник, задние

электростеклоподъемники и полный комплект подушек безопасности. Внешне от своих собратьев эта комплектация отличается хромированными боковыми зеркалами и легкосплавными дисками, а также плотной тонировкой задних стекол. Интерьер тоже порадует: руль получает кожаную оплетку, а сиденья – обивку из искусственной и натуральной кожи.

Одно только огорчительно: у «Привилеж» нет 1,6-литрового бензинового двигателя и дизеля – только 2-литровый мотор, пару которому составит автомат (что «автоматически» лишает машину полного привода) либо механика. А вот с ценой… Помните афоризм: «Для Атоса это слишком много, а для графа де Ла Фер – слишком мало»? Здесь примерно так же: цену с таким набором оборудования хоть и не назвать заоблачной (от 721 000 рублей), но для «Дастера» – все-таки перебор.

Изучая комплектации, сначала мы предпочли «Экспресьон». Но, когда стали мысленно устанавливать необходимые допы, вышла фактически «Привилеж», на которой в итоге и остановились. ЗР



Александр Поздняков

менеджер отдела продаж дилерского центра «Автомир»

«Дастер» настолько продаваемый автомобиль, что расходятся все версии, однако наибольшей популярностью пользуются комплектации «Экспресьон» и «Привилеж». Машин в наличии достаточно, но автомобиль по индивидуальному заказу придется ждать до весны. Особенно мудрить не стоит: все двигатели и коробки по-своему хороши, так что клиенту надо сделать только один выбор – между полным приводом и передним, в зависимости от того, где он собирается ездить.

Кожаный салон доступен только в топовой версии.





Рычаг 6-ступенчатой механической коробки передач не только указывает на полный привод, но и выглядит намного приятнее ручки автомата.



Бортовой компьютер есть в комплектациях «Привилеж» и «Люкс Привилеж».



Электрорегулировка зеркал есть не во всех комплектациях, а управление ею не назовешь удобным – шайба спрятана под ручным тормозом.



Управление полным приводом.



НАШ ВЫБОР

Privilege, 1,6 л, 4WD, M6
639 000 руб.

плюс металлик за **8000**; плюс пакет «Безопасность»: подушка безопасности пассажира и передние боковые подушки безопасности – за **13 000**.

Итого: 660 000 руб.



Подогрев передних сидений появляется только в версии «Привилеж», в «Экспресьон» он доступен как опция.

Бортовым компьютером управляют с помощью этой кнопки.





Электростеклоподъемники – удовольствие, доступное далеко не во всех комплектациях «Дастера».



Скорее понравилось. Главное достоинство «Дастера» – за относительно небольшую цену можно приобрести полноприводный автомобиль. Двигатели и 6-ступенчатая механика вполне соответствуют его характеру.

Скорее не понравилось. Механическая регулировка зеркал и малое количество подушек безопасности. Количество допов, которые можно установить на определенную комплектацию, ограничено, как и набор базового оборудования. Например, для «Аутентик» нельзя заказать подогрев сидений.

МАЛЕНЬКАЯ ЛОШАДКА

Мария Бойко сделала подборку автомобилей, которые обычно называют городскими.

Когда мне в потоке попадаются на глаза слабосильные машины, вспоминаю строчки: «От работы дохнут кони, ну а я – бессмертный пони».

Ощутимых плюсов в обладании автомобилем мощностью до 100 л.с. хватает. Тут и низкий транспортный налог, и удобство управления (как правило, эти машины очень компактные), и скромный расход топлива ввиду небольшой мощности мотора. В общем, наш выбор.

Однако оказалось, что автомобилей до 100 л.с. во всем разнообразии кузовов – около сотни вариантов. Пришлось вводить ограничения, ценовые и технические. Так, например, мы постановили рассматривать версии только с автоматической коробкой передач. Решение более чем разумное, если учесть, что машины интересуют нас исключительно в городском контексте, а по пробкам автомат все-таки предпочтительнее.

Ценовой критерий – стоимость **до 600 000 рублей** – еще раз резко сократил список вариантов. В итоге их осталось десять. ЗР



«Шевроле-Спарк» 68 л.с.

Городской малыш «Шевроле-Спарк» везут скромные 68 «лошадок». Зато комплектаций с четырехступенчатым автоматом две: за **446 000** и за **494 000 рублей.** Слабый двигатель и АКП диктуют довольно спокойную манеру вождения. Оно и к лучшему, ведь количество подушек безопасности в комплектации «Бэйс» строго ограничено – две штуки. В более дорогостоящей LS их уже больше – четыре. Комплектации не сильно различаются оснащением: во всех есть аудиосистема и кондиционер.

Список дополнительного оборудования не назвать слишком большим: накладки, сеточки, молдинги... Очень сложно представить себе человека, который обременит этого малыша дополнительным багажником на крыше (есть и такая опция). Но присутствует и полезное – датчики парковки, а также противотуманные фары.



«Лада-Гранта» 98 л.с.

В любом обзоре с низкой ценовой планкой неизменно упоминается продукция АВТОВАЗа. Этот не стал исключением: здесь присутствуют сразу три отечественных автомобиля с одинаковыми 98-сильными моторами объемом 1,6 л и АКП. У «Лады-Гранта» три комплектации с автоматом: две «нормы» и один «Люкс». Стоимость – **364 200, 385 200** и **431 000 рублей** соответственно.



«Чери-Индис» 83 л.с.

Элемент диссонанса внес в этот обзор «Чери-Индис». Он, конечно, компактный, но все-таки кроссовер. Этот волк в овечьей шкуре спрятал внутри двигатель мощностью 83 л.с. Версия с автоматической коробкой обойдется в **444 900 рублей.** Несмотря на отличие от других, «Чери-Индис» традиционен в том, что, будучи продуктом made in China, соседствует с российским автопромом на ценовой лестнице.



«Лада-Калина» 98 л.с.

Еще одна «Лада» – «Калина» – попала в обзор как с кузовом универсал, так и в образе хэтчбека. В первом случае придется выложить **421 500** или **465 600 рублей.** Пятидверный хэтч представлен в двух комплектациях, стоимостью **445 000** и **449 000 рублей.** В некоторых есть системы безопасной парковки, автоматического включения фар и датчик дождя – приятные дополнения, за которые не жалко 20 тысяч.



«Киа-Пиканто» 85 л.с.

У «Киа» два мотора. Но только к 1,2-литровому 85-сильному предлагается автомат. Зато есть два варианта кузова и пять комплектаций: трехдверный (три версии) и пятидверный (две версии) хэтчбеки. Но самое приятное – цена: **от 504 900 до 599 900 рублей.** Во всех версиях есть усилитель экстренного торможения и антиблокировочная система, а в более дорогих – система курсовой устойчивости (ESC) и система помощи при старте на подъеме (HAC).



«Ситроен-С1» 68 л.с.

Эта кроха в диапазоне до 600 000 рублей представлена также в двух вариантах кузова: трехдверная **(471 000 рублей)** и пятидверная **(479 000** и **512 000)** версии. У обеих двигатель мощностью 68 л.с. в сочетании с пятиступенчатым роботом. Автоматическое сцепление крайне капризное: требует бережного обращения и, к сожалению, частого ремонта. Зато подвеска – то, что доктор прописал по нашим дорогам.



«Пежо-107» 68 л.с.

По сути, это брат-близнец «Ситроена»: двигатель и трансмиссия аналогичны. Трехдверный «Пежо», правда, подороже – **484 000 рублей,** пятидверный – **492 000**, а вот характерные дефекты те же. Зато и достоинства у обеих моделей одинаковые, например мотор, который без проблем переваривает российское топливо. Уже в базовой комплектации есть две подушки безопасности, антиблокировочная система и иммобилайзер.



«Опель-Корса» 85 л.с.

Одна из наиболее популярных моделей в этом классе. Оснащается двигателем 1,2 л (85 л.с.) как в трехдверной, так и в пятидверной версии. Стоимость самой дешевой комплектации с пятиступенчатой роботизированной коробкой передач составляет **534 000** и **549 000 рублей** соответственно. Есть и побогаче, но они уже дороже 600 тысяч. Зато владельцам любой версии согреет душу довольно яркая внешность и высокий уровень пассивной безопасности, оцененный специалистами EuroNCAP в пять звезд.



«Сузуки-Сплэш» 94 л.с.

Японская компания «Сузуки» представлена здесь то ли хэтчем, то ли микровэном «Сплэш». Машина с 1,2-литровым двигателем выдает 94 силы. За версию с четырехступенчатым автоматом придется заплатить **579 000 рублей,** – и разговор о комплектациях, едва успев начаться, на этом заканчивается. У марки есть еще малыш «Свифт», под капотом которого также 94 «лошади», но стоимость самой дешевой версии с АКП **(603 000 рублей)** здесь чуть-чуть больше заданного нами порога.



«Фиат-Пунто» 77 л.с.

Отвечает нашим условиям и «Фиат-Пунто», переживший с момента появления на рынке уже два рестайлинга. Пятидверная версия комплектуется 1,4-литровым двигателем мощностью 77 л.с. Модификация с роботизированной коробкой обойдется в **599 000 рублей,** трехдверка – в **529 000.** Есть еще одна комплектация, но она переваливает за «ограничительную линию». Это же касается и модного «Фиата-500». Если на самую дешевую версию поставить робот, цена вырастет **с 562 000 до 602 000 рублей.**

ЛЮБИМЦЫ КОМПАКТ-КЛАССА

Ни для кого не секрет, что новенький автомобиль, едва покинув стены салона, теряет в цене. Где выгоднее всего покупать и продавать популярные модели компакт-класса спустя пять лет эксплуатации, разведал **Игорь Теременко**.

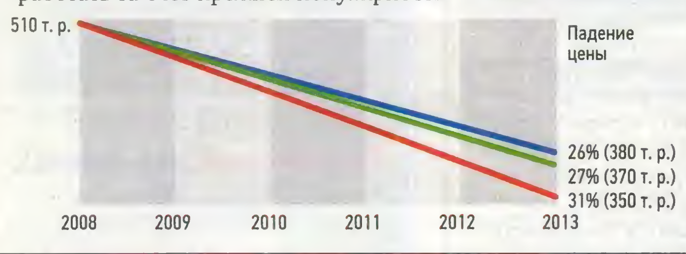
КАК СЧИТАЕМ

Процент удешевления автомобиля за пять лет эксплуатации вычисляем по базе интернет-объявлений, предложению «трейд-ин» и авторынков в Москве. Перебрав несколько десятков вариантов продажи автомобилей в одинаковых комплектациях, в каждом секторе выводим средний показатель для отдельно взятой модели. Нюансы наша статистика не учитывает. Конечные результаты отображены на графиках.

- «трейд-ин» (красная линия)
- рынок (синяя линия)
- интернет-объявления (зелёная линия)

«Форд-Фокус», 1,6 л, АКП

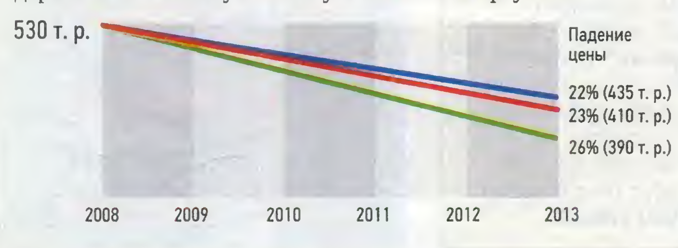
Огромный спрос, каким некогда пользовался новый «Фокус», для вторичного рынка, увы, не характерен. На площадках подолгу простаивает множество автомобилей. Самые низкие цены предлагает «трейд-ин», причем дилер охотно идет на уступки и не прочь скинуть еще несколько тысяч. Чуть дороже оценивают свои сокровища продавцы в интернет-объявлениях, однако далеко не все согласны предоставить авто для детального осмотра на сервисе. Самые же высокие цены – на рынке. Похоже, местные дельцы все-таки рассчитывают подзаработать за счет прежней популярности.





«Мазда-3», 1,6 л, АКП

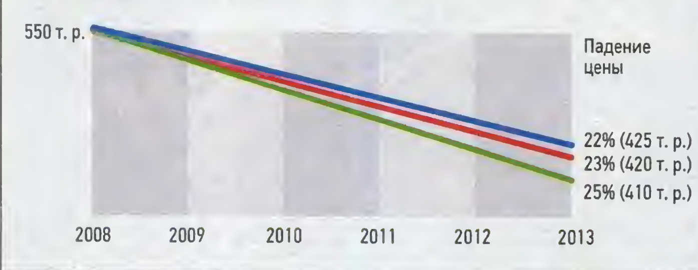
В середине 2008 года вышла новая модель «трешки», поэтому прежняя версия нынче не в цене. Изобилие предложений в Интернете свидетельствует о большой конкуренции. Как результат, там самые низкие цены. Чуть дороже предложения у дилера в «трейд-ин», за это официалы предлагают более выгодные условия покупки: рассрочка, кредит. Рыночные торговцы, учитывая рост цен на новые авто, держат максимальную планку и неохотно торгуются.





«Мицубиси-Лансер», 1 6 л, АКП

Немного лучше обстоят дела у владельцев «Мицубиси-Лансер». Самые дорогие машины встречаются на рынке, однако выбор там небогат. В системе «трейд-ин» цены чуть ниже. Клиенту здесь предложат полноценный тест-драйв понравившегося авто и гарантию – от 3 до 5 месяцев. Минимальные цены можно встретить в Интернете. Количество предложений там явно превышает спрос. А значит, помимо скидки можно выторговать комплект шин и получить от прежнего владельца остатки купленных впрок расходников.





«Тойота-Королла», 1,6 л, МКП

Даже капризная роботизированая коробка «Короллы» не повлияла на ее ликвидность. Меньше всего за автомобиль просят в Интернете. Те, чье объявление висит больше месяца, охотно идут на уступки и могут скинуть приличную сумму. Чуть выше запросы продавцов на рынке. Делать там нечего, так как выбор довольно скуден. Самые высокие цены назначает «трейд-ин». Дилер мотивирует это собственной гарантией на авто от 3 до 5 месяцев, а также наличием сервисной истории и полной диагностической карты.

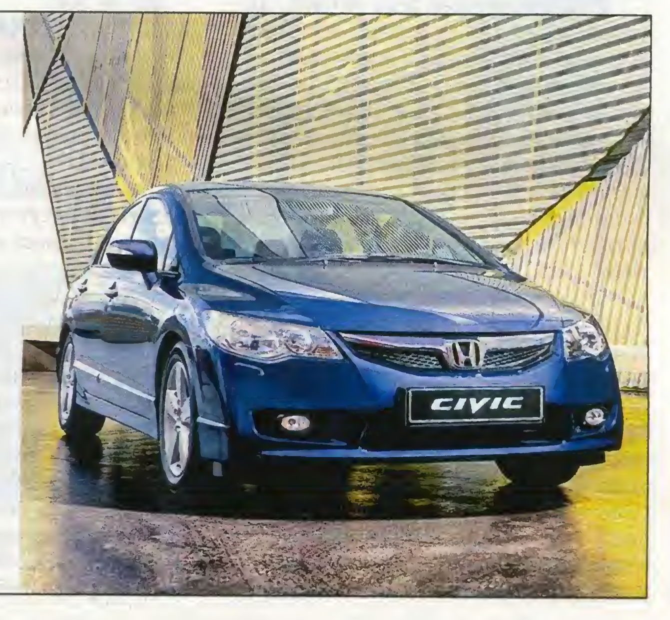




«Хонда-Сивик» 4D, 1,8 л, АКП

Лидером обзора признаем «Хонду-Сивик» – в ее активе самый мощный двигатель на фоне конкурентов и японская сборка. На рынке и в Интернете цены одинаковые. Однако лучший выбор предоставляет виртуальная реальность. У большинства владельцев в порядке сервисная книжка с отметками о ТО, имеется комплект запасных ключей, а некоторые отдают еще и сезонные колеса. Самые высокие цены – на площадках «трейд-ин». Несмотря на это, в салонах торгуются неохотно, скорее предложат выплатить недостающую сумму в кредит либо в рассрочку.







ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Самообслуживание в автосервисе – услуга довольно молодая. Воспользоваться ею поспешил **Стас Панин**.

ВЗАИМНЫЙ ИНТЕРЕС

Дело это весьма перспективное, поскольку выгодно обеим сторонам: владелец получает возможность задешево починить свою машину (и заодно проверить, откуда у него растут руки), а хозяин подъемника превращает убытки от простаивающего оборудования в прибыль.

Воплощают идею всяк на свой лад – такие посты можно встретить и в скромных гаражных боксах, и в отменно оснащенных технических центрах. Обязательный набор благ включает крышу над головой, подъемник, свет и тепло. Следующий шаг – аренда инструмента и всевозможного оборудования. Наиболее продвинутые сервисмены готовы предоставить персонального консультанта.

Оценивают услуги тоже по-разному – от 150 до 1000 рублей за час. Основной критерий, на наш взгляд, – это аппетиты хозяина, ибо уровень сервиса напрямую от цены не зависит. Впрочем, некоторые закономерности все-таки просматриваются. Так, отдав за аренду приличную сумму, вы, скорее всего, будете избавлены от доплаты за специнструмент и помощь специалиста. Могут даже позволить оставить автомобиль на ночь после закрытия мастерской. Но обо всем этом стоит договариваться заранее.

Отыскать такой очаг технической культуры проще всего в Интернете, набрав, скажем, фразу «самообслуживание в автосервисе». Лучше сделать это за пару-тройку дней до мероприятия – попасть на подъемник в день обращения вряд ли удастся.

ЗАСУЧИВ РУКАВА

Местечко для самообслуживания я присмотрел в одной из московских промзон близ Третьего транспортного кольца: и от дома недалеко, и цена умеренная – 400 рублей в час за аренду рабочего места, полторы сотни в день за хранение авто. Из-за отсутствия указателей отыскать его удалось не сразу, но к опозданию на полчаса хозяева отнеслись с пониманием. Загнав авто под наблюдением мастера на подъемник, я отправился на инструктаж. В ближайшие полчаса узнал много интересного: о расположении раздевалки, умывальника и туалета, о доплате за возможную помощь мастера (ту, что на деле, а не на словах), о стоимости пользования сварочным аппаратом и болгаркой, о размере компенсации за поломанный инструмент и даже о потенциальной скидке (аренда рабочего места на сутки обойдется всего в 3500 рублей). А вот о технике безопасности не сказали ни слова. Понятно, что посетители подобных мест – люди опытные, но ведь здоровья много не бывает. Оставалось надеяться на авось и быстроту реакции мастера-наставника. Завершили теоретическую часть обнадеживающие слова: «Если что, спрашивайте – подскажем, поможем».

Достав из багажника спецовку, набор расходников и пакет с бутербродами (все то, что в перечне услуг не фигурирует), я приступил к работе. Поначалу она шла как по маслу: подъемник поднимал, пневмоинструмент исправно жужжал, отработанное масло весело бежало в воронку маслоприемника, а ключи и отвертки именитого производителя (Jonnesway) легко справлялись даже со слегка приржавевшим крепежом. Хотя трястись над каждой гайкой нужды не было – ходовые

А ЧТО, ЕСЛИ...

Кое за что надо платить дополнительно. Пара изношенных вами дисков для болгарки обойдется в 50 рублей. При очень длительной сварке придется оплачивать газ: максимум 400 рублей. Если клиент оказался не способен поменять сцепление, даже воспользовавшись помощью, то мастерá за свою работу по снятию и установке коробки возьмут 5 тысяч. За сломанную маленькую трещотку придется выложить 500 рублей. Мораль: будьте аккуратней!





«По вечерам пить пиво во дворе? Нет, не слышал!»

Места предостаточно. Можно чинить машины как на подъемниках, так и рядышком.

Один из столов в разгар работы: от молотка до сварочного аппарата.

нормали фирма предоставила бесплатно.

Первая сложность возникла при замене свечей: подобраться к катушкам мешали вентиляционные магистрали, управляющие клапаны. Явившийся на зов мастер быстро обнаружил кратчайший путь. Он же помог справиться с катушками зажигания, не желавшими вылезать из колодцев. Заводского приспособления в его арсенале не нашлось, но механик легко обошелся самодельным.

Вторую проблему породила топливная магистраль: касаясь днища при проезде неровностей, она издавала противный дребезжащий звук. И снова потребовалась помощь гуру, – с ходу поняв суть предмета, он ухитрился закрепить трубку внутри лонжерона! Самое приятное, что все это совершенно безвозмездно, то есть даром.



Сэкономили 5300 рублей!

Благодаря собственным умелым рукам, хорошему оснащению и квалифицированной помощи управился с обслуживанием за неполных три часа. Калькулировать время поминутно владельцы техцентра не стали – апеллируя к нашему благородству, округлили до целых. Вышло 1200 рублей. Учитывая, что те же работы в дилерском сервисе оценивают примерно в 6500 руб., я сэкономил изрядную сумму! А позитивное общение и хорошая работа, сделанная своими руками, – приятное ко всему дополнение. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала сервис Recast.



САЖА И ЛАЖА

У дизельного двигателя свой язык общения с владельцем. Перевод на человеческий выполнил **Стас Панин**.

ОБИТЕЛЬ ЗЛА

Каждые пять лет в Европе принимают новые экологические нормы. Как назло, наибольшие ужесточения касаются тех выбросов, которые более характерны для дизеля, – речь об оксидах азота и твердых частицах. От Евро-3 до Евро-6 допустимый уровень понизили соответственно в восемь и десять раз.

Даже при нормальном сгорании дизельного топлива неизбежно образование твердых частиц – сажи. А режимов неполного сгорания предостаточно, причем в каждом выбросы сажи повышаются многократно. Пресловутые оксиды азота образуются в камере сгорания при высокой температуре и большом избытке воздуха в топливовоздушной смеси, на котором, собственно, и работает дизельный двигатель. Из-за этого же избытка воздуха привычный нейтрализатор не способен их обезвреживать.

Для начала инженерам пришлось внедрить систему рециркуляции отработавших газов (EGR), которая направляет часть их обратно на впуск. Многие думают, что это нужно просто для дожигания выхлопных газов. Отчасти так, но основная задача – снизить количество кислорода в свежей топливовоздушной смеси и сбить температуру сгорания в цилиндре. Иногда системой рециркуляции снабжают и бензиновые двигатели. У дизеля она состоит из управляющего клапана, охладителя потока газов и впускного запорного клапана.

Управляющий клапан EGR установлен на стороне выпуска и отводит отработавшие газы (ОГ) обратно на впуск. Его работой заведует модуль управления двигателем. Также в клапан встроен датчик положения. Предусмотрена функция самоочистки: при выключении двигателя клапан несколько раз открывается и закрывается. При выходе из строя системы EGR он остается закрытым. Однако нередки случаи, когда отложения сажи и коррозия со временем приводят к залипанию клапана в открытом положении. Дизельный мотор и так не отличается внутренней чистотой, вдобавок постоянно на впуск будет возвращаться полная порция ОГ, что снизит ресурс элементов двигателя и его мощность.

Охладитель EGR работает как интеркулер в системах наддува. Охлажденные газы имеют бóльшую плотность, а значит, влекут больший расход. Дополнительно они еще сильнее сбивают температуру сгорания в цилиндре. В некоторых режимах двигателя такая интенсивная рециркуляция во вред: она ведет к неполному сгоранию топлива – например, при пуске и в режиме прогрева. Чтобы избежать этого, в систему встроен клапан, который направляет газы в обход охладителя и дополнительно предохраняет его от осаждения конденсата из-за слишком низкой температуры.

Впускной запорный клапан – не что иное, как дроссельная заслонка, которая стоит во впускном тракте перед каналом подачи отработавших газов. При необходимости она закрывается почти наполовину, уменьшая поперечное сечение впускного трубопровода. За счет этого во впускном коллекторе создается разрежение и растет интенсивность рециркуляции ОГ. По факту для работы самого́ двигателя она не используется, за исключением момента его более мягкой остановки, когда заслонка полностью закрывается и прекращает подачу воздуха. У дизеля – качественное регулирование топливовоздушной смеси, то есть меняются только параметры впрыска топлива. При отказе заслонка полностью открывается. Функция самоочистки срабатывает после выключения двигателя, когда дроссель несколько раз полностью открывается и закрывается.

О неисправности системы рециркуляции отработавших газов сигнализирует лампа *Check*. Диагностику проводят в основном с помощью компьютера. Хорошее самочувствие системы да и самого мотора продлят периодические поездки за город без

пробок, дабы немного очистить их от нагара, а также применение рекомендованного моторного масла и заправка на проверенных АЗС. Продукты сгорания сомнительной солярки и дешевого масла бумерангом вернутся в двигатель.

ТРУБОЧИСТ

Дальше экологи начали сильно прижимать двигателистов насчет выбросов сажи. Для этого окислительный нейтрализатор, который борется с выбросами CO и CH, дополнили дизельным сажевым фильтром (DPF). Чаще их объединяют в одном корпусе, но встречаются и раздельные конструкции.

Фильтр DPF напоминает обычный нейтрализатор. Разница в том, что он именно накапливает в себе частицы сажи и производит их дожигание – регенерацию. Для процесса нужна температура около 600 градусов. При обычных условиях температура отработавших газов дизеля – от 150 до 300 °С, а воздействием на управление двигателя ее можно поднять только до пятисот. Проблему решают двумя путями. Следуя первым, каналы фильтра покрывают платиной. Этот каталитический слой снижает температуру сгорания сажи до нужных 500° и ускоряет сам процесс. Второй путь – использовать в качестве катализатора присадку к топливу, для которой предусмотрен небольшой дополнительный бак.

После регенерации остаются зольные остатки, которые заполняют фильтр. Образуются они из моторного масла и топлива, преобразовать их во что-либо невозможно. Полезный объем фильтра уменьшается, сокращаются интервалы регенерации. Фильтр, забитый окончательно, заменяют.

Фильтр с каталитическим слоем дополнен датчиком разности давлений, датчиками температуры отработавших газов и лямбда-зондом. Датчик давления определяет разницу давлений ОГ до и после фильтра DPF. По разности давлений определяется количество накопленной сажи: чем она больше, тем сильнее забит фильтр. По этому же параметру оценивается состояние самого фильтра. Слишком сильный перепад давлений «мозг» двигателя расценивает как засорение фильтра, зажигает лампу *Check* и переходит в аварийный режим работы. Аналогично он поведет себя и в случае слишком низкого перепада, приписав его повреждению фильтра. Также сигнал датчика служит для контроля процесса регенерации.

В зависимости от сложности системы используют от двух до трех датчиков температуры ОГ, размещенных на корпусе фильтра. Передний датчик на входе в окислительный

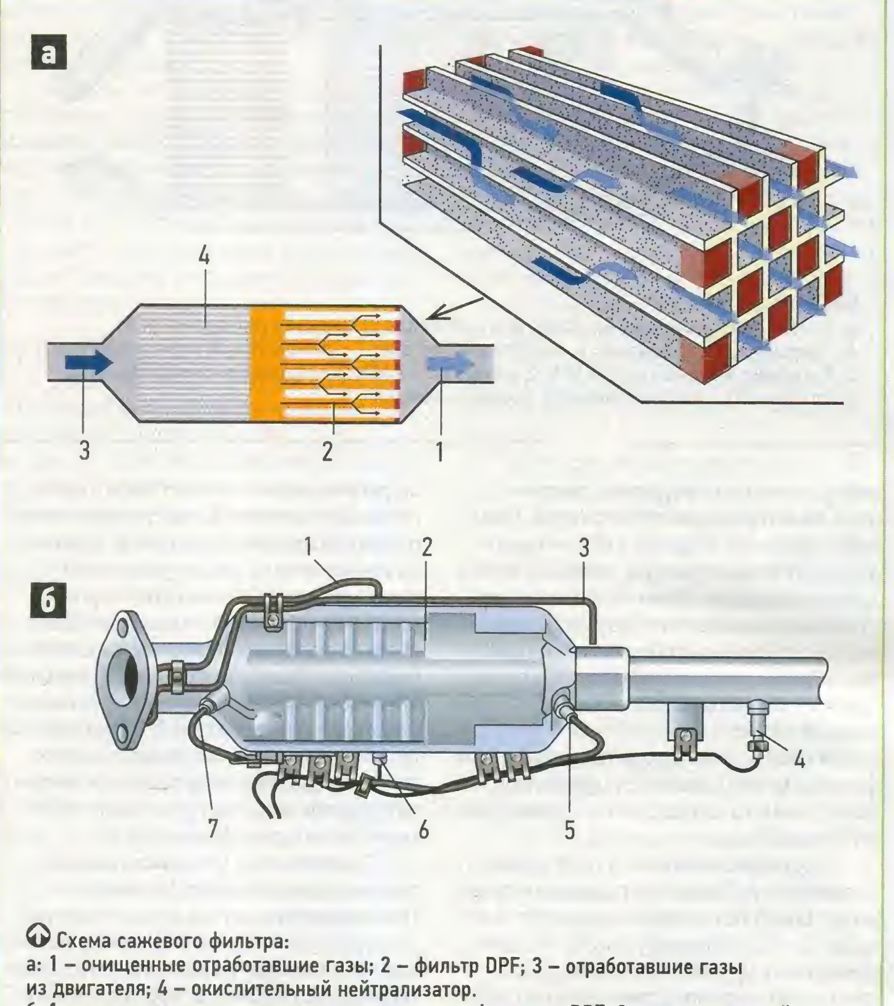


Схема сажевого фильтра:
а: 1 – очищенные отработавшие газы; 2 – фильтр DPF; 3 – отработавшие газы из двигателя; 4 – окислительный нейтрализатор.
б: 1 – подключение к высокому давлению перед фильтром DPF; 2 – окислительный нейтрализатор и фильтр DPF; 3 – подключение к стандартному давлению за фильтром DPF; 4 – лямбда-зонд; 5 – датчик температуры ОГ (задний); 6 – датчик температуры ОГ (средний); 7 – датчик температуры ОГ (передний).

ВАЖНЫЙ ИНСТРУКТАЖ



На разных автомобилях разные алгоритмы работы лампы DPF, поэтому обязательно изучите руководство по эксплуатации. Встречаются случаи, когда миганием лампы сопровождается штатная регенерация, а владелец, естественно, пугается и глушит двигатель...
В основном же лампа загорается и гаснет при включении зажигания, давая о себе знать только при возникновении проблем.

СВОИ ДРОВА

На современных дизельных машинах в корпус печки встраивают электрический обогреватель.
По виду он похож на радиатор: нагревается очень быстро и готов порадовать теплым воздухом из печки на холодном моторе.

Встречаются и другие решения. Например, в выхлопную систему встраивают заслонку, которую можно прикрыть, нажав кнопку. Сопротивление на выпуске возрастет – мотор прогреется быстрее.

РУКОМОЙНИК?



В большинство топливных фильтров дизелей встроен датчик уровня воды. Она попадает в топливо различными путями и ведет к коррозии элементов топливной аппаратуры. Плотность воды выше плотности солярки, поэтому она скапливается в нижней части фильтра. Поплавковый датчик известит о ее переполнении. Для слива предусмотрены болт или крышка.

В некоторые фильтры встраивают подогреватель. С легкой парафинизацией солярки в мороз он справится, но только если топливо изначально зимнее.

Иногда на корпусе фильтра встретите ручной насос для прокачки системы, глотнувшей воздуха.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ФЕН

Большинство дизельных двигателей наддувные. Турбины в них довольно хитрые: их изменяемую геометрию каждый производитель видит по-своему.

Одни встраивают в корпус направляющие лопатки, которые могут менять проходное сечение канала ОГ перед колесом турбины. За счет этого получается постоянное давление наддува в широком диапазоне оборотов. Другие пошли еще дальше, встроив в один большой корпус две турбины – высокого и низкого давления.

В дизельном двигателе турбина термически меньше нагружена, чем в бензиновом. Но бензиновые правила продления жизни этого узла работают и здесь. Не глушите мотор сразу после остановки. Если перед этим была езда с высокой нагрузкой или вовсю шла регенерация, то температура ОГ может быть очень высокой. Можно, кстати, поставить турботаймер, поручив заботу ему.

Схема системы SCR
а: 1 – бак для карбамида; 2 – насос для карбамида; 3 – модуль управления SCR; 4 – форсунка; 5 – смеситель; 6 – нейтрализатор SCR; 7 – датчик NO_X; 8 – фильтр DPF.
б: 1 – корпус нейтрализатора SCR; 2 – аммиак; 3 – NO_X; 4 – цеолитный нейтрализатор; 5 – датчик NO_X; 6 – нейтрализатор проскальзывания.

нейтрализатор определяет, достигнута ли его рабочая температура. Средний – на входе фильтра DPF – сигнализирует о температуре, необходимой для регенерации. Задний (в более простых системах не используют) ставят на выходе для контроля температуры выхлопных газов в процессе. По показаниям рассчитывается количество сгоревшей сажи.

Лямбда-зонд находится за сажевым фильтром, его показания нужны для более точного определения количества сгоревшей сажи.

Система с топливной присадкой устроена и работает по похожему принципу. В ней нет лямбда-зонда и только один датчик температуры ОГ. В зависимости от уровня топлива из дополнительной емкости (примерно на пару литров) в основной бак впрыскивается присадка. При работе двигателя она, осаждаясь на частицах сажи в фильтре DPF и его каналах, выступает как катализатор.

За регенерацию отвечает блок управления двигателем. Когда уровень накопления сажи превышает 60%, «мозг» начинает искать подходящие условия движения. Обычно это скорость от 40 км/ч при оборотах свыше 2000. В таких условиях различными способами (как правило, это дополнительный впрыск и закрытие управляющего клапана EGR) температура ОГ повышается до 500°. Запущенный процесс контролируется датчиками давления и температуры, так как разогрев свыше 1000° может повредить фильтр DPF.

В идеальных условиях полная регенерация занимает 15 минут. (Не паникуйте, если вдруг из выхлопной трубы пойдет белый дым, а потом так же неожиданно исчезнет: это своеобразный побочный эффект.) Характерных интервалов ее проведения нет, так как каждый автомобиль эксплуатируют по-своему.

Однако в реальных условиях всё сложнее. Постоянная езда в пробках

на короткие расстояния препятствует нормальной регенерации. Она может стартовать неоднократно и ни разу не завершиться. Рано или поздно система начинает просить помощи.

При достижении накоплений сажи в 80% загорается сигнальная лампа DPF. В этом случае еще есть надежда на автоматическое протекание процесса, если поездить продолжительное время вне пробок. При 100-процентной заполненности лампа начинает постоянно мигать. В блоке управления двигателя сохраняется ошибка, и он переходит в аварийный режим с ограничением впрыска топлива. В этом случае следует ехать в сервис, где проведут регенерацию вручную с помощью диагностического компьютера. Но если пропустить и это предупреждение… Когда накопления сажи достигнут 140%, загорается *Check* – двигатель еще сильнее придушен, однако принудительную регенерацию все еще можно выполнить. При 200% фильтр уже не спасти. А ведь его цена доходит до 100 000 рублей…

Без компьютера диагностику системы не произвести. Для ее нормальной работы требуется качественное топливо с низким содержанием серы и периодическая езда вне пробок. Любые металлосодержащие присадки приводят к повышенному образованию золы в сажевом фильтре и сокращению интервалов регенерации.

ТРОЙНОЙ ТУЛУП

При дополнительной подаче топлива в процессе регенерации оно попадает в моторное масло, вызывая его разжижение. Поэтому на масляном щупе дизельного двигателя иногда можно увидеть три метки: две привычные (минимум и максимум) и еще метка максимального уровня разжижения.

Модуль управления двигателем способен сам рассчитывать уровень разжижения по продолжительности и интервалам регенерации. По достижении определенного порога на щитке появляется та или иная индикация.

Полностью полагаться на электронику не стоит, нужно периодически контролировать уровень по щупу. Даже не достигнув предела разжижения, масло заметно теряет свои эффективные свойства, а продукты его сгорания дополнительно забивают сажевый фильтр. Не ждите до последнего и замените масло пораньше. При наличии DPF нужно использовать масло с пониженной зольностью, иначе интервалы регенерации с повышением расхода будут сокращаться, а масло, следовательно, станет еще быстрее терять плотность.

ДОРОГА В АД

Очередное предписание снизить выбросы оксидов азота заставило инженеров еще больше усложнить дизельный мотор. А ведь некоторые уже дошли до предела возможностей ограничивать их образование в цилиндре двигателя. Знакомьтесь: система селективной каталитической нейтрализации (SCR). Увидеть ее можно не только на грузовиках, но и, к примеру, на дизельном кроссовере «Мазда CX-7», предназначенном для европейского рынка. В выхлопную систему добавили еще один нейтрализатор-преобразователь и бак с присадкой – карбамидом (мочевиной). Этот раствор AdBlue впрыскивается в нейтрализатор и превращает оксиды азота в безвредные вещества.

Преобразователь состоит из двух частей: цеолитного нейтрализатора и нейтрализатора проскальзывания. Цеолит – это каталитическое покрытие, благодаря которому происходит реакция между карбамидом и оксидами азота. При этом выделяется аммиак, он и нейтрализует оксиды. Иногда непрореагировавший аммиак проходит дальше. Для его обезвреживания служит вторая часть – нейтрализатор проскальзывания. Смеситель перед преобразователем SCR обеспечивает почти равномерное распределение карбамида в потоке ОГ и помогает его испарению.

Датчик NO_x (оксидов азота) контролирует очистку ОГ. Работает он аналогично кислородному датчику. Причем подключен к отдельному модулю управления и представляет с ним единый блок.

В бак для AdBlue объемом 15 литров встроены насос и подогреватель. Сам раствор безвреден, но начинает замерзать уже при –11°. По регламенту его надо пополнять и иногда обновлять. Форсунка стоит перед нейтрализатором SCR и впрыскивает карбамид на смеситель. Управляет работой системы отдельный модуль. Индикация SCR в основном связана с малым количеством жидкости. При неисправности она дополняется «чеком». В некоторых случаях возможна блокировка пуска двигателя.

Как и в других системах, диагностика возложена на компьютер. Система очень требовательна к качеству топлива, потому-то бóльшая часть проблем именно из-за него.

Итак, вывод. Следите за лампочками на щитке, не экономьте на топливе и маслах, время от времени выводите машину на загородную прогулку и не ленитесь проверять уровень масла – тогда ваша совместная жизнь продлится дольше. ЗР

ПОДСВЕЧНИК



Для облегчения старта в холодную погоду служит предпусковой подогрев. Специальные свечи за пару секунд нагревают камеру сгорания до 1000°. Благодаря этому облегчается испарение топлива и возгорание смеси. Но, к сожалению, неисправность даже одной из них может поставить крест на удачном пуске.

В настоящее время свечи работают в трех режимах: привычный предпусковой подогрев, сопровождающий и режим регенерации DPF. Сопровождающий режим используется на холодном моторе и длится около четырех минут. Нужен он в основном для снижения вредных выбросов. В режиме регенерации свечи могут дополнительно увеличивать температуру ОГ. Продлить их жизнь не в нашей власти, а потому лишь посоветуем не торопиться сразу пускать мотор: лучше выждать несколько секунд после того, как погаснет их индикация на щитке.

ХИТРАЯ МАСЛЕНКА



Индикация высокого разжижения масла зависит уже от конкретного автомобиля. Это может быть лампа DPF, привычная масленка или конкретное текстовое предупреждение. На некоторых машинах встречаются отдельные датчики высокого и низкого уровня масла. Когда индикация уже появилась, двигатель может перейти в аварийный режим работы с ограничением мощности.

После каждой замены масла следует с помощью компьютера сообщить об этом «мозгу» двигателя, выполнив перенастройку расчета разжижения.

ЖЕЛЕЗНАЯ ЛОГИКА

В аварии крепко досталось редакционному «Солярису» – пострадал левый бок. Но кузов достойно выдержал удар и защитил водителя. Представился случай оценить, во что обойдется восстановление машины в Москве и ее окрестностях. Причем не только в дилерских центрах, где, по устоявшемуся мнению, дерут с клиента три шкуры, но и в заведениях поскромнее.

Кузовной ремонт – удовольствие недешевое. Как оценивают стоимость восстановления аварийного авто в различных сервисах столицы и за ее пределами, узнал **Игорь Теременко**.

Передний бампер отделался мелкими царапинами да обломанным кронштейном противотуманной фары.

Средняя стойка деформирована аж до усилителя – серьезное повреждение.



При замене части стойки пропадут фирменные информационные наклейки. Их придется заказывать только у дилера.





Несмотря на устрашающие повреждения, начинка обеих дверей сохранила работоспособность.



РЫНОЧНЫЙ ПОДХОД

Технология возрождения «Соляриса» во всех без исключения мастерских оказалась на удивление рыночной. То есть нам предложили восстановить лишь товарный вид: о прочности и геометрии кузова ни один из оценщиков не упомянул, зато советов насчет последующей продажи авто прозвучало немало. В итоге в металлолом решили отправить лишь обе двери. Порог, стойку и заднее крыло предполагалось разрезать и сварить, заменив только наиболее покореженные наружные части.

Петли задних дверей изогнуты так, что восстановить их вряд ли удастся. Нужно покупать новые.



На арке заднего крыла образовались складки, кое-где отслоилась краска.



КАЛУГА



«Калуга-Авто»

Резванская улица, дом 6 (официальный дилер) – 163 980 руб.

Сначала все шло по протоколу. Предварительно осмотрев, машину на пару часов загнали в цех – с глаз долой. Но на предложенную, как мы ее назвали, рыночную технологию ремонта это не повлияло. Сложности возникли с оплатой услуги. В конце концов мы предпочли официальный путь – через кассу. Честность не оценили: за калькуляцию мы заплатили здесь больше, чем где-либо, – 4500 руб. Рассчитанная стоимость ремонта тоже не обрадовала, цены на запчасти и работу оказались гораздо выше, чем у коллег из Твери. Да и срок объявили немалый – от 16 до 20 дней.



«Автотехцентр PRO.STO»

Зерновая улица, дом 22 – 92 000 руб.

Несмотря на отсутствие рекламных щитов и затрапезный вид здания, двор был заставлен машинами. Что же, обилие заказчиков – тоже важная характеристика. Дополняла картину вазовская «пятерка» с передком от глазастого «Мерседеса» – плод трудов местного жестянщика. Зайдя внутрь, мы порадовались, обнаружив новейшую покрасочную камеру, хороший инструмент и фирменные материалы. Уже через 20 минут нам вручили клочок бумаги, где была подробно расписана стоимость запчастей и работ: почти в два раза дешевле, чем у местного дилера. А учитывая, что мы приезжие, мастера пообещали с работой не затягивать и уложиться в неделю. Молодцы!

ТВЕРЬ



«Техмаркет»

Большие Перемерки, д. 17 (официальный дилер) – 139 028 руб.

Судя по всему, работой этот дилерский центр загружен не был. Нас встречали как родных. Не теряя времени, к осмотру «Соляриса» приступил почти весь персонал кузовного цеха. Немного посовещавшись, спецы показали, что и как думают менять, красить, и даже навскидку озвучили стоимость ремонта. Глаз у профессионалов оказался наметанный: названная сумма почти совпала с цифрой в окончательной калькуляции. За подробную смету взяли по-божески – всего 500 рублей, а с ремонтом пообещали управиться за десять дней.



СТО «Автомастер»

Подъездной проезд, д. 6 – 112 680 руб.

Расчеты объема работ мастера провели прямо на улице. Столь неакадемичный подход нас несколько смутил: доверять ли таким специалистам? Сомнения развеял местный жестянщик. Смачно дымя папиросой, он между делом поведал, как в далекую эпоху дефицита ваял кузовные детали из листового металла. Дело мастера! Впрочем, рукотворных чудес нам не требовалось – озвученные цены на готовые запчасти вполне устраивали. Они оказались ощутимо ниже дилерских и даже на 10% ниже, чем в популярном интернет-магазине. Конечная сумма получилась почти на 30 000 руб. меньше дилерской, – стоит подумать.

МОСКВА



«Автомир»

Дмитровское шоссе, дом 98 (официальный дилер) – 130 000 руб.

Хотя мы и прибыли по звонку, хлебом-солью на пороге не встретили, поскольку стойку приемщика осаждала толпа страждущих. Очередь подошла только через час с небольшим. Запыхавшийся эксперт быстро оглядел повреждения и, сделав некие пометки, исчез за дверью с табличкой «Служебный вход». Дальше все пошло как в сказке: «Скоро слово сказывается, да не скоро дело делается». Под натиском непрерывных телефонных атак сервис пал только на десятый день. В итоге наши ожидания окупились сторицей. Счет на 130 000 руб. оказался меньше, чем в соседних регионах.



«Кузовной центр»

Керамический проезд, дом 4 – 90 000 руб.

Единственная мастерская, где предложили проверить геометрию на стапеле. Операция недешевая, однако предполагаемая стоимость работ оказалась терпимой – всего 55 000 руб. А ведь оснащение сервиса на зависть многим официалам – новая современная камера, фирменный инструмент и передовые материалы. Здесь же предложили недорогие запчасти. Логика железная: зачем переплачивать за новые детали (а потом исправлять на них транспортные дефекты), когда на разборках можно отыскать вполне пригодную родную жесть? Достигнут абсолютный рекорд экономии. А вы говорите, столица...

* * *

Несмотря на единую технологию, даже у дилеров нет согласия в оценке стоимости ремонта. Например, цены на запчасти у официалов в Калуге значительно выше, чем у конкурентов в Твери и столице. Чем объяснить такую разницу? Ведь наверняка все детали дилеры получают с единого склада! И куда в таком случае смотрит производитель?

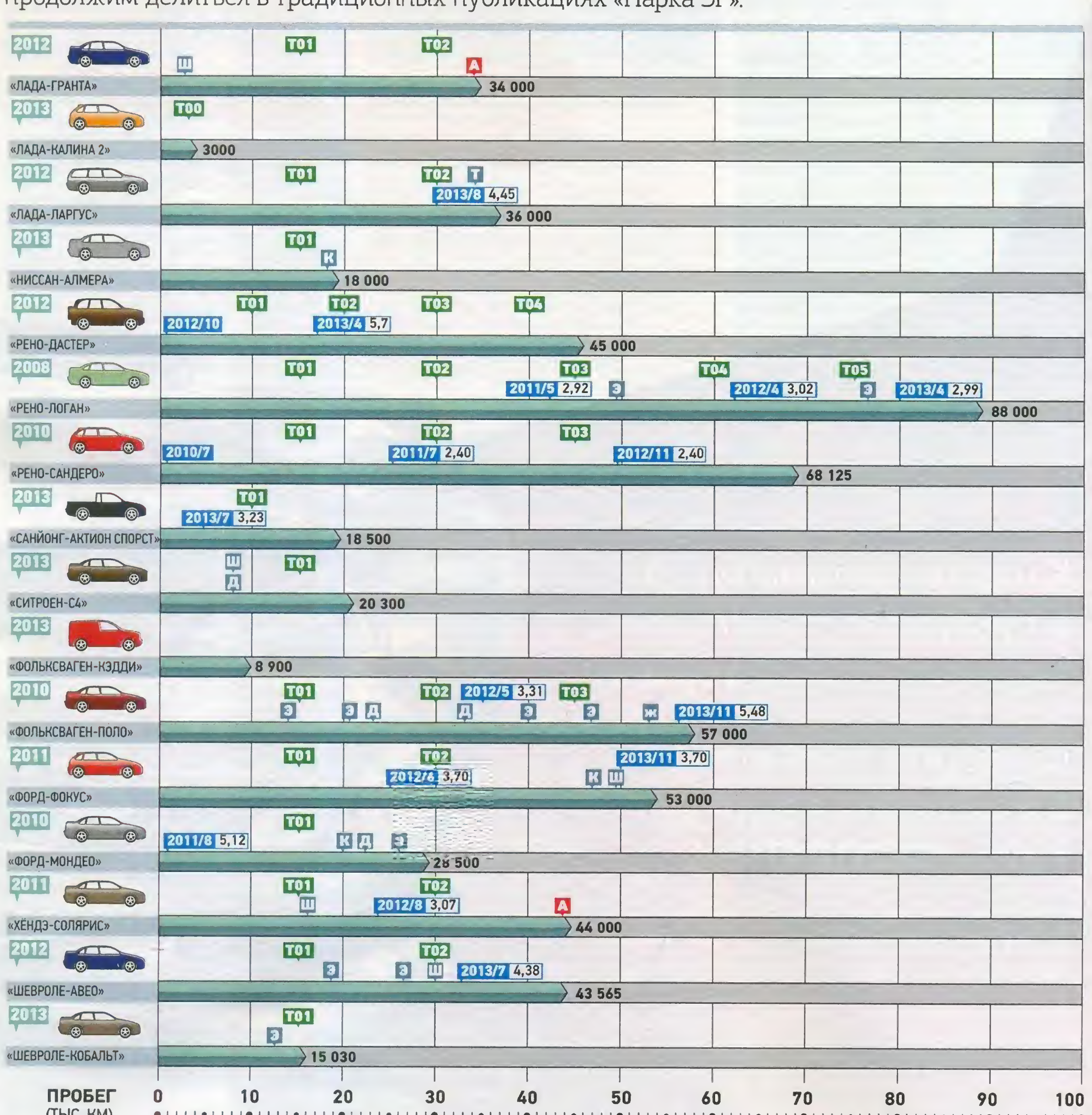
В обычных мастерских все гораздо проще: нет очереди на оценку и не берут денег за калькуляцию. Да и обходные технологии порой куда выгоднее. У неавторизованных мастеровых мы ограничились бы лишь ремонтом бампера, а не его заменой, как рекомендовал дилер. А это немалая экономия: новый бампер с покраской обойдется в 17 000–19 000 руб.

Итак, учитывая полную идентичность подходов к ремонту у представителей официального и альтернативного сервисов, выбирать мастеров есть резон по цене услуги, а она ниже у неофициалов.

О качестве говорить не имеет смысла – машину нам рекомендуют продать. Но это не про нас. Испытания продолжаются. ЗР

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. Линия жизни отражает перипетии прошлого и нынешнее состояние каждого подопытного авто. Более подробной информацией мы продолжим делиться в традиционных публикациях «Парка ЗР».



2012 – год выпуска; ТО0 ТО1 ТО2 ТО3 ТО4 ТО5 – плановое техническое обслуживание; **36 000** – текущий пробег.
Характер дефекта: Д – двигатель, Т – трансмиссия, К – КП, Ш – шасси, Э – электроника, Ж – кузов, А – авария.
2012/8 – год и номер журнала со статьей об автомобиле; 3,7 – стоимость 1 км пробега автомобиля на момент написания статьи.



Антон Чуйкин

ОТ КРУАССАНОВ НЕ ТОЛСТЕЮТ

Толстых американцев сколько угодно. Русских, впрочем, тоже. Немца с пивным животом представит себе каждый. Сумоист защитит честь Японии. А кто за французов? Разве что Депар… простите, сказочный Обеликс.

Мне показалось, что «Ситроен», который прослужил в парке ЗР без малого четыре года, заслуживает такого вступления. Настоящий француз! Во-первых, в нем есть что-то не от мира сего – уже и не нов, а все равно не примелькался его потусторонний дизайн. Во-вторых, против многочисленных прогнозов, он так и не разорил редакцию, оказавшись, в общем-то, малоежкой. Четыре семьдесят (без одной копейки) на километр – такой вышла стоимость его эксплуатации. По нынешним временам неплохо. Не меньше всех в редакции, но и отнюдь не больше.

Биографию «це-пятого» я представил графически – все 100 тысяч и четыре года уместились на журнальной полосе. Остается лишь дополнить ее комментариями.

ЗА ЧТО КУПИЛ

В парк ЗР этот автомобиль попал за дизель с автоматом, интересную подвеску, общую неординарность и миллион рублей. Это по-прежнему очень хорошее предложение – бизнес-класс за такую цену, лишь немного выросшую с конца 2009 года. Косвенным подтверждением послужат слова коллег (см. ниже), купивших такие же «ситроены» за свои кровные (не надо шуток про заразительный дурной пример), благодаря которым C5 стал самой массовой машиной в «За рулем», не считая «логанов».

Продолжение подзаголовка («за то и продаю») вскроет самый крупный недостаток «Ситроена» – довольно значительную потерю цены. Мы рассчитываем получить за наш экземпляр около 600 000 рублей. Правда, для следующего владельца это скорее достоинство.

ДИЗЕЛЬ? ДИЗЕЛЬ!

Двухлитровый 138-сильный двигатель, тяги которого мне хватало всегда, за 100 000 км выпил 8395 л топлива на 220 000 рублей. Средний расход 8,4 л/100 км – недостижимая для бензиновых аналогов величина.

А Я КУПИЛ «СИТРОЕН»…

«Ситроен-С5», 2008 г.в., бензин, 2,0 л, 140 л.с., куплен в марте 2012 года с пробегом 47 000 км, сейчас – 75 000 км.

Любовь к французскому дизайну после нескольких «пежо» вылилась в покупку «це-пятого». К 47 000 км на машине подтекал уже второй комплект передних стоек. Владелец охотно скинул цену, а я купил запчасти... которые лежат нетронутыми до сих пор. Стук не прогрессирует, подвеска работает отлично. Не миновал мою машину и другой распространенный недуг модели – гниющие тросики передних стеклоподъемников. С трудом нашел сервис, где взялись за переборку: новые узлы стоят почти 20 000 рублей за пару! Другими проблемами седан пока не досаждал.

Кирилл Милешкин, редактор отдела науки и техники



Одна из пяти замененных гидростоек потекла из-за копеечного уплотнения. Увы, узел подлежит замене в сборе.

После третьей замены стекла датчик дождя работает некорректно, отзываясь не на капли, а на стук пальцем изнутри.

Вот он, злодей – клапан системы рециркуляции. Глушил непрогретый двигатель в самый неподходящий момент!

Стойки стабилизатора меняли на 76-й (спереди) и 91-й (сзади) тысячах.

Минимальный аппетит в 7,3 л/100 км у «Ситроена» выпал, как ни странно, на зиму, между 60 и 70 тысячами пробега. В это время мы с ним съездили в гости к финскому Санта-Клаусу, проделав 4000 км со средним расходом 5,7 л/100 км. Ехали быстро: средняя скорость 67 км/ч.

Максимальный расход в 10,36 л на сотню я зафиксировал между 80 и 90 тысячами, когда отдал предпочтение городскому транспорту, так что ежедневный пробег сократился до десятка километров (в школу и к метро).

Форсунки, насос – все то, чем пугали меня «бензиновые» товарищи, служит исправно. Мороз тоже оказался нипочем: в минус 28 я легко пускал двигатель после многочасовой стоянки.

За четыре года с мотором случилось лишь две неисправности, причем они изрядно потрепали нервы своим неявным характером. К 60 тысячам двигатель вдруг стал глохнуть. Увязать это с температурой, заправками, нагрузкой, неровностями не удавалось. Он просто останавливался на холостом ходу ни с того ни с сего и тут же с первого раза пускался. То дважды в день, то ни разу за месяц. Позже я заметил, что изменился его звук – стал несколько жестче и звонче. Бортовая система диагностики на опросе в сервисе молчала, спровоцировать неисправность для демонстрации специалистам мы не могли. Оставалось ждать…

Наконец, один из мастеров предположил, что виноват регулятор давления топлива. Примерно на 80-й тысяче мы выложили за новый узел 5900 рублей, произвели операцию замены (наш техцентр до сих пор поминает расположение этой штучки – позади двигателя) – и чудо свершилось!

Еще через 10 тысяч он опять принялся глохнуть, но теперь уже «по-правильному»: полупрогретый, с судорогами, лампой «Проверь двигатель» и согласием пуститься только минут через пять-десять. Посетовав на малое количество дизелей в России и невеликий опыт, на фирменной СТО тем не менее обвинили во всем клапан рециркуляции и посоветовали, не тратя силы на его промывку, сразу менять. Я отнесся к их словам с недоверием, и напрасно. Вся операция

«Ситроен-С5» как мерило истинной инфляции: первая заправка была по 19 рублей, последняя – по 33 рубля. За четыре года – 70% роста.



Вогнутое заднее стекло зимой собирает наледь – багажник открываю под громкий треск ломающегося льда.

Второй чехол селектора дал трещину к 90-й тысяче.

Очень удобная штука: при дальних поездках ставлю круиз-контроль на 95 и включаю вне населенных пунктов, а лимит – на 65 и задействую в деревнях. И «Стрелка» не страшна.

В стопоре водительской двери поселился «сверчок», которого мы через дырочку кормим маслом, чтобы не трещал.

стоила 9000 рублей и полностью вернула мотору молодость и здоровье.

ХОЛОД, НО НЕ СНЕГ

Он любит холод, показывая прекрасную экономичность, легко пускаясь и эффективно обогревая экипаж. Но не снег! Дополнительный обогреватель (по сути, котел на солярке, который автоматически пускается в холода через минуту после двигателя и греет антифриз) однажды выкинул злую шутку. Накануне я припарковался носом в сугроб, утром завелся и пошел разминаться вокруг машины с щеткой и скребком. Через пять минут распахиваю дверь, а навстречу валят клубы дыма! Оказывается, выхлопная трубка обогревателя забилась снегом и удушливый дым от солярки наполнил салон. Вывод: паркуйтесь, оставляя под двигателем просвет.

Даже в мало-мальский снегопад у С5 всегда обмерзают дворники – не помешали бы нити обогрева в ветровом стекле. Обстукивая щетки, однажды даже сломал одну и вспомнил французское словцо – ответ старой гвардии при Ватерлоо (по версии Гюго).

БОЛЬШЕ, ЧЕМ ХОТЕЛОСЬ БЫ

Это я про лишние траты и хлопоты. Очень хорошая штука – дневные ходовые огни, но замена их ламп на 51-й тысяче стала в 8000 целковых! В следующий раз просто перейду на ближний свет… Почему-то дважды принимался облезать руль, а третья баранка держится как новенькая вот уже 40 000 км (проблема характерна не только для нашей машины, так что шершавые руки автора ни при чем).

И главное – эти чудесные, но дорогие подвески! Гидравлические стойки обеспечивают великолепный комфорт и делают машину равнодушной к нагрузке (подробнее – в тесте ЗР, 2012, № 7), но требуют за свои услуги довольно высокую цену. Три «ноги» нам поменяли по гарантии, посетовав на неважное качество изделий 2009 года, но следующие две мы оплатили сами, отдав по 10 тысяч. Этим объясняются высокие затраты между 60-й и 80-й тысячами – то дорогое ТО с ревизией ГРМ, то стойки, то шины…

После 70 тысяч, выйдя за двухлетнюю гарантию, мы отказались от регулярного обслуживания на фирменных СТО, что благотворно сказалось на стоимости километра пробега.

ПАРДОН И ГРАН МЕРСИ

Длинный нос «Ситроена» не раз входил в соприкосновение с высокими бордюрами, поскольку я так и не победил свою привычку парковаться как можно компактней. Правое зеркало однажды повисло на проводах из-за неудачного маневра (так я узнал, что на самом деле французские запчасти недороги, в отличие, например, от шведских). Колеса не единожды скакали по грейдеру, где следовало бы ехать помедленнее. Багажник, раздуваясь, принимал пожитки четверых отпускников. А дефлектор печки выполнял несвойственную функцию плитки для разогрева детского питания. Я уж молчу, сколько жидкого

А Я КУПИЛ «СИТРОЕН»…

«Ситроен-С5», 2011 г.в., дизель, 2,2 л, 204 л.с., куплен новым, сейчас пробег 34 000 км.

К этому авто у меня не отношение, а любовь. За десять лет покупаю уже второй «це-пятый», и вновь универсал. Люблю эту модель за подвеску, за надежность, за экономичность, наконец, за французский шарм.

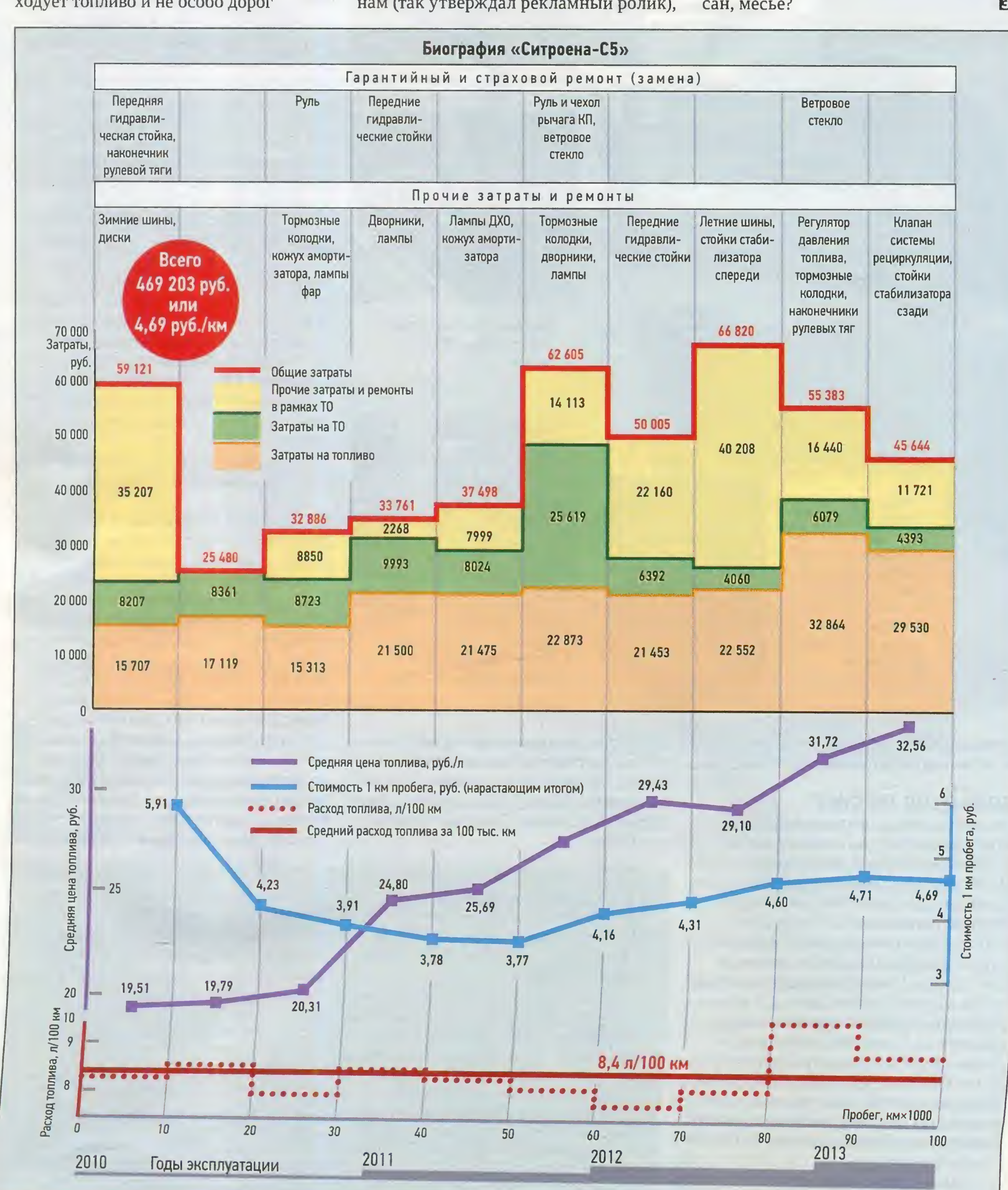
Только один хронический недуг не дает полностью наслаждаться приобретением. На моем С5 спинки передних кресел имеют отдельно регулируемую верхнюю часть. Так вот, на водительском кресле постоянно ломается клипса пластиковой накладки, когда я поворачиваюсь в кресле, чтобы сдать назад. За два года заменил по гарантии уже три и понял бесполезность занятия – новая так же легко сломается, стоит мне сесть вполоборота. Ну и пусть она останется упреком конструкторам очень удобных сидений. Тем более что внешне это никак не проявляется.

Владимир Соловьев, обозреватель ЗР

было пролито на сиденья. Кстати, в салоне категорически не хватает подстаканников и мест для бутылок.

Он очень хорош в дальней дороге, удобен для четырех путешественников среднего роста, бережно расходует топливо и не особо дорог в обслуживании и ремонте. Мотор и коробка сотрудничают на зависть, подвеска иногда заставляет необоснованно хвалить дороги. И еще: он не интересует угонщиков.

Построенный по немецким канонам (так утверждал рекламный ролик), «Ситроен-С5», по счастью, сохранил ту легкую французскую безалаберность и легкость, которую многие считают шармом. Наши совместные 100 тысяч я буду вспоминать с интересом и удовольствием. Еще один круассан, месье? ЗР





УДАР ПО КАРМАНУ

Михаил Кулешов

«ЛАДА-ГРАНТА»

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2012-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2012 года
- Пробег на момент отчета – 35 000 км

Публикации ЗР – 2012, № 10; 2013, № 3

Редакционная «Лада-Гранта», принимавшая участие в марафоне «60 часов «За рулем», а затем в зимнем пробеге в Норвегию, на какое-то время выпала из читательского поля зрения, сменив в ушедшем году хозяина и успев побывать в достаточно серьезной передряге. Однако никто не забыт и ничто не забыто! А потому предлагаю вашему вниманию не слишком длинный, но занимательный рассказ.

Когда в конце прошлой весны редакция вручила мне ключи от «Гранты», на одометре красовались 27 900 км – внушительно для машины девяти месяцев от роду! Однако же стоит напомнить: первый десяток тысяч кэмэ помог накрутить упомянутый ресурсный марафон, перед стартом которого (при пробеге около 1000 км!) мы заменили развалившиеся подшипники задних ступиц, а пробег до мыса Нордкап увеличил показатель еще на 5000 км. Лишь оставшиеся 13 тысяч пришлись на поездки по Москве и ближайшему Подмосковью. Посмотрим, какой отпечаток наложили на автомобиль пережитые приключения.

Открываю бортовой журнал и не верю глазам – за все это время лишь две практически идентичные неисправности (перегоревшие лампы не в счет). Да и те несущественные: при пробеге 20 050 км самопроизвольно отвинтившаяся гайка крепления кривошипа к оси редуктора вывела из строя левый дворник, а еще какое-то время спустя отказал и правый – открутилась гайка крепления непосредственно поводка к оси. Разумеется, обе поломки были устранены своими силами без каких-либо материальных затрат, однако осадок у прежнего «хозяина» остался.

Первую пару месяцев мы с «Ладой» жили душа в душу. Автомобиль обнадеживал умеренным расходом, не превышавшим 8,5 л на сотню в городе и 7 л на трассе, вдобавок допустимость использования 92-го бензина щадила содержимое кошелька. Удобная посадка, просторный салон, огромный багажник, непробиваемая подвеска и достаточная разгонная динамика. Если бы не пустой руль, пугающий на высокой скорости дефицитом обратной связи, а также малоинформативные тормоза,



Магнитола «Пролоджи» органично вписалась в интерьер «Гранты».



Спутниковая сигнализация «Пантера» – презент от коллег.

я запросто назвал бы «Гранту» идеальным лоукостером наших дней! А пока…

Садовое кольцо, вялотекущий трафик, неловкое перестроение где-то впереди, последующее торможение всего ряда в пол – и «Гранта» повисает на заднем бампере БМВ-Х3. Из-под капота фонтаном бьет охлаждающая жидкость, коробку подклинивает на второй передаче (на нашей машине старый тяговый привод), разбита правая фара, погнуты бампер, капот и оба крыла. И пусть винить в произошедшем можно лишь неудачное стечение обстоятельств да самого себя, однако свое фи эффективности тормозов я все-таки выскажу.

Дальнейшая картина совершенно стандартная: поездка на тросе в страховую компанию, направление в официальный сервис и три томительных месяца ожидания. Разрыв шаблона приключился лишь тогда, когда мастер-приемщик огласил смету затрат. Итак, вдохните глубже, взгляните на фото поврежденной машины (не считая косметики, заменили радиатор, подушку двигателя, а также заправили кондиционер) и попробуйте осознать: 70 тысяч рублей на запчасти и примерно столько же – на ремонт. Спасибо целиком покрывшему расходы полису каско!

Когда вы будете читать эти строки, одометр начнет отсчитывать пятый десяток. Искренне надеюсь, что наша последующая совместная жизнь принесет только положительные эмоции, а неудачи обойдут стороной. Несмотря на свое несовершенство, «Гранта» обладает здравым соотношением цены и качества и остается неплохим вариантом для тех, кто по разного рода соображениям не отправится за машиной на вторичный рынок. Да и стоимость километра пробега у «Гранты» пока одна из самых низких. Словом, отговаривать от покупки «Лады» не буду. А вот держать увеличенную дистанцию в потоке и быть начеку с официалами рекомендую настоятельно. ЗР

Расходы на эксплуатацию и обслуживание Lada Granta (15 000–35 000 км)*, руб.

Расходы на содержание: 15 000–30 000 км	39 825
Из них на бензин (А92, А95; средний расход 8,3 л/100 км)	37 470
ТО-15 000 км**	2355
Расходы на содержание: 30 000–35 000 км	15 380
Из них на бензин (А92, А95; средний расход 8,1 л/100 км)	12 110
ТО-30 000 км**	2538
Свечи зажигания	732
Общие расходы: 15 000–35 000 км	55 205
Стоимость 1 км пробега	2,76

Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–10 000 км), пробега в Норвегию (10 000–15 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.
***ТО проводилось в техцентре ЗР и включало замену масла и фильтров.*

Бампер не справился со своей демпфирующей функцией, а принявший часть удара «телевизор» деформировал прикрученные к нему крылья. Для мелкой пробочной аварии последствия существенны.

Открутившиеся гайки крепления кривошипа и поводка дворников к оси редуктора стали причиной практически синхронного отказа левого и правого дворников.



Салон собран на удивление аккуратно, а единственный бросающийся в глаза недочет – отошел ковролин под ногами водителя.



На первый взгляд, владелец пострадавшего БМВ может отделаться лишь заменой пластиковой накладки, покраской бампера и полировкой двери.





УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОСЛИК

Три читателя из числа приславших анкеты Гран-при «За рулем» станут обладателями «Шевроле-Круз». К ним за наличный расчет чуть было не присоединился **Вадим Крючков**. Фото **Александра Кульнева**.

Буриданов осел, умирающий между двух стогов сена, – это явно про меня. Вся беда в том, что «Шевроле» и «Опель» продаются в одних и тех же салонах: волей-неволей их сравниваешь. К дилеру меня привез служебный «Шевроле-Круз». Этот универсал мне настолько понравился (ЗР, 2013, № 11), что я решил приобрести такой же, только в комплектации попроще. Все факторы были за него: большой, вместительный, современный, симпатичный и, что немаловажно, едва ли не самый дешевый универсал на рынке.

Бодро взбежать по крыльцу салона не смог – белый «Опель-Астра Фэмили» на площадке перехватил мой взгляд и, казалось, игриво подмигнул. Оторваться от него уже не смог – крепко сбитый «вагон» с дорожным просветом, достойным кроссовера, овладел вниманием сразу и бесповоротно. Выйти из созерцательного анабиоза удалось минут через сорок. Разум, подкинув ломовой аргумент – эту «Астру» вскоре снимут с производства, направлял к менеджеру «Шевроле», однако ноги сами понесли туда, где торговал «Опель». Понимая, что мозг не справляется с раздвоением личности, предоставил окончательное решение другой части тела. Спину и тыл, еще хранившие формы крузовского сиденья, погрузил в кресло «Астры». «А здесь лучше, вноси задаток немедленно», – сказала... м-м-м... спина. Ценник тоже подыграл «немцу»: в сопоставимых комплектациях универсал «Фэмили» дешевле «Круза» даже без учета дилерских скидок и акций.

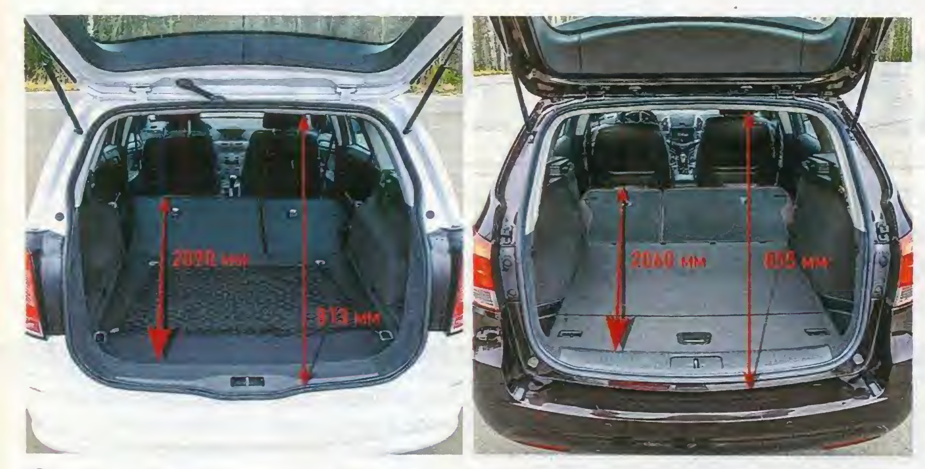
Ослик внутри меня оказался пытливым и неуемным. Через две недели личный и служебный автомобили встретились на полигоне в подмосковном Дмитрове. Любознательное ушастое животное жаждало выяснить ряд параметров. «Круз» длиннее и шире «Астры», но у последней больше база – как это отразится на размерах багажников и салонов? Оказалось, никак. Где-то чуть лучше «Шевроле», где-то «Опель», но в целом ничья. Дорожный просвет – за «Астрой». Хотя и «Шевроле» отнюдь не пузотерка. Вес? Здесь снова победа немецкого автомобиля: он на 175 кг легче. Но вычтем из массы

«Круза» ненужные лично мне релинги, 17-дюймовые колеса, автоматическую коробку передач, ряд опций – и получим приблизительное равенство в сопоставимых комплектациях.

Осмотр снизу подтвердил паритет: схемы подвесок почти идентичные – связанные упругой балкой рычаги сзади и стойки «Мак-Ферсон» с вильчатыми рычагами спереди. Вот только на ходу «Опель» плотнее, точнее в управлении и собраннее. Причем на уровне борьбы хорошего с лучшим. «Круз» тоже впечатляет, но не настолько.

Предвижу критику владельцев «Астры», но, влившись теперь в их ряды, призываю к объективной оценке. Модель начали выпускать в 2004 году, и это уже не скрыть: дизайн «Опеля» передовым не назовешь. Всё симпатично и удобно, но каждая деталь экстерьера и интерьера, включая музыкальную установку, выдает возраст. Надо признать, «Круз» лучше и современнее как снаружи, так и внутри. А цветной дисплей информационно-развлекательной системы, возможность слушать музыку и смотреть фильмы с флешки для многих предпочтительнее опелевского CD-аудиоцентра.

Обстоятельно рассмотрев оба стога, Буриданов ослик поставил по три плюса каждому. «Астра Фэмили»: консервативно, практично, дешево. «Круз»-универсал: хорош собой, актуален, недорог. И хотя выбор сделан в пользу «Опеля», ослик с глубочайшим сожалением думает о том дне, когда придется расстаться с «Крузом». ЗР



Задние сиденья откинуты, передние сдвинуты вперед, а их спинки приведены в вертикальное положение. Предоставляют ли универсалы полноценное спальное место, что для автора-рыболова немаловажно? Да! В обоих автомобилях больше двух метров ровного пола. Небольшое преимущество у «Опеля».

Багажники универсалов сопоставимы по размерам. У «Круза» чуть шире, у «Астры» немного длиннее. Заднее сиденье «Шевроле» оборудовано тремя подголовниками. У «Опеля» только два.



В номинации «Дорожный просвет» победа за «Опелем»: под передними лонжеронами 195 мм, под порогами 265 мм. Показатели «Шевроле» – 170 и 210 мм соответственно.

ПОДЛИВАЕМ МАСЛА

Моторные масла – объект неиссякаемого интереса потребителей. Малозольные продукты, интервалы замены, преждевременная смерть моторов – по всем этим проблемам мы неоднократно высказывались. А что думают ведущие производители масел? На наши вопросы отвечают представители восьми крупнейших компаний.

Злободневных вопросов набралось довольно много, но мы решили остановиться на пяти основных. Итоговый список перед вами.

1 *Как ваша фирма относится к маслам 5W-20 (0W-20)? Можно ли их рекомендовать для современных высокофорсированных двигателей без потери ресурса?*

2 *Насколько целесообразно применение малозольных масел (Low SAPS) в российских условиях при законодательно разрешенном применении топлива класса 3?*

3 *Есть ли разница в ресурсах высокозольных и малозольных моторных масел вашей фирмы при использовании их в России?*

4 *Как вы объясняете участившиеся случаи внезапной полимеризации моторных масел? Занимались ли вы исследованием их причин? Что посоветуете владельцам пострадавших моторов? Готовы ли вы принять претензии в подобных случаях, связанных с использованием масла вашей фирмы?*

5 *Ваше мнение о периодичности замены масел в условиях российских мегаполисов, устаревшего автопарка и возможных проблем с топливом?*

Ответить мы попросили компании «Тотал», «Шелл», «Кастрол», «Мотюль», «ЛУКОЙЛ», «ЭксонМобил фьюэлз, лубрикантс энд спешлтиз маркетинг», «Газпромнефть – СМ» и «Джи-Эс Ойл». Согласились все, что, конечно же, приятно. Однако объем присланной информации оказался настолько большим, что приходится публиковать лишь наиболее важные, по нашему мнению, выдержки. Полагаем, что более подробный анализ информации может дать темы для отдельных публикаций.

	1. Можно ли рекомендовать 5W-20 (0W-20)?	2. Целесообразность Low SAPS	3. О различиях в ресурсах высокозольных и малозольных	4. О причинах полимеризации	5. О периодичности замены в российских условиях
TOTAL	Да, но только если двигатель рассчитан на них.	Однозначно – да!	Ресурс определяет производитель автомобиля! Мнение масленщиков в этом вопросе второстепенно.	Масло не виновато. Клиент обязан следить за лампочкой *Check engine*.	Интервал 15 000 км вполне достаточен. Но при необходимости его надо сокращать.
Shell	Если это рекомендовано производителем авто.	Да. Эти масла направлены не только на экологию, но и на повышение ресурса мотора.	Малозольные при прочих равных не уступают высокозольным и даже превосходят их.	Попадание ОЖ в масло; плохое топливо; низкий уровень масла; перегрев мотора. В целом – перегрев масла.	Необходимо отслеживать реальное состояние масла. В общем случае советуем менять осенью и весной!
Castrol	Если это позволяет руководство по эксплуатации. Вообще, большинство современных двигателей можно причислить к высокофорсированным.	Это определяет производитель авто, он же устанавливает интервал замены, оговаривая возможные условия эксплуатации.	Ресурс отражается в инструкции по эксплуатации в виде установленного интервала замены.	Качество топлива; водяной концентрат в картере; частая работа на холостом ходу; неправильная работа системы зажигания (в турбомоторе происходил заброс недогоревшего топлива в турбину).	В условиях мегаполисов автопроизводители рекомендуют сократить интервал замены. Если речь о легковых моделях, то следует сначала перейти на более вязкое масло (в пределах допущенных классов вязкости).
MOTUL	Можно. Но если двигатель спроектирован под масла с высокой вязкостью, применение маловязких может вызвать аварийный износ.	Возможны проблемы: не все моторы приспособлены для работы на топливах низких экологических классов. А если еще и масло малозольное, то такие условия эксплуатации следует считать сложными.	У малозольных масел, как правило, более низкая нейтрализующая способность, поэтому менять их нужно чаще.	Это довольно сложный процесс, а потому двумя словами его не описать.	Предпосылки для сокращения интервала замены масла: пробки, короткие поездки, езда на непрогретом моторе.
LUK	Можно. А иногда даже нужно. Ведь двигатели создают под определенные масла, требования к которым закладываются еще на этапе проектирования.	Если ездить на малозольных маслах, то нужно топливо Евро-5. При ином топливе следует использовать масла Full SAPS.	Масла Low SAPS могут и должны использоваться только вместе с топливом уровня не ниже Евро-5, при этом возможен сокращенный интервал замены. Чтобы сохранить ресурс двигателя в условиях российской действительности, рекомендуем использовать масла Full SAPS.	Масло неизвестного происхождения; зимняя эксплуатация; пробки; холостой ход; перегрев масла.	Интервал следует снизить при следующих условиях: короткие городские поездки; езда с прицепом; «спортивный» стиль вождения; топливо низкого экологического класса.
ExxonMobil	Да, если это рекомендует производитель автомобиля.	Такие масла эффективны только при наличии высококачественного топлива.	Разницу в ресурсах определяют исключительно производитель двигателя и условия эксплуатации. От мнения производителей масла это не зависит.	Некачественное топливо; увеличенные интервалы замены; высокая удельная нагрузка на смазочный материал и т. д.	Интервал следует уменьшать по рекомендации изготовителя авто, при низком качестве топлива и тяжелых условиях эксплуатации.
ГАЗПРОМ НЕФТЬ	Однозначно можно.	Да!	Разницы в ресурсах между маслами нет.	Несовместимость базового масла, загустителя (модификатор вязкости) и депрессорной присадки.	Важны рекомендации автопроизводителя.
GS	Можно.	*Класс топлива не влияет* на характеристики нашего моторного масла.	Никакой разницы нет.	Низкокачественное либо поддельное моторное масло.	В подобных условиях период замены укорачивается. Следует применить масло более высокого качества.

Теперь наши комментарии к каждой серии ответов.

1. О маловязких маслах

Лейтмотив ответов логичен – мол, фирма руководствуется пожеланиями производителей автомобилей, которые требуют именно это масло. И если рекомендовано SAE-30 или -40, то применение маловязкого масла может быть опасно. Но практически ни в одном ответе не прозвучало ни слова о том, как повлияет гораздо меньшая (по сравнению с обычными «сороковками») вязкость «двадцатки» на ресурс. Ускорится ли при больших нагрузках износ? Быть может, использованы особо качественные базовые масла, образующие пусть тонкую, но очень стойкую пленку, либо специальные противоизносные присадки? Короче говоря, что сделали с маслом для того, чтобы оно при малой вязкости выдерживало большие нагрузки современного форсированного двигателя?

Тест, на который сослались специалисты фирмы «Кастрол» (оценка скорости износа пары «толкатель – кулачок распределительного вала»), на наш взгляд, не может дать ответа, как поведет себя это масло, например, в подшипнике коленчатого вала или в ЦПГ. Там трение и износ развиваются иначе.

2. О целесообразности применения малозольных масел при разрешенном в России использовании топлив класса 3.

Мнения фирм разошлись. Некоторые заявили, что влияние экологического класса топлива на ресурс и свойства масла сильно преувеличено. Но большинство все-таки отнесло упомянутые в вопросе условия к особо сложным, при которых рекомендуется уменьшить интервал замены. У нескольких фирм прозвучала очень правильная мысль: производителю автомобиля необходимо учитывать реальные условия страны, куда поставляется их продукция. Но не все это делают. А если фирма требует использовать малозольные масла независимо от того, идет ли машина в Европу или в Россию? И еще одна рекомендация: коль залили Low SAPS, ищите топливо Евро-5!

3. О разнице в ресурсах высокозольных и малозольных моторных масел в условиях России.

Коварная Россия и тут внесла разногласия в мнения фирм. Одни четко говорят: ДА! Малозольные масла при использовании не очень качественного топлива служат меньше – ведь у Low SAPS щелочное число, которое должно воевать с продуктами окисления масла, меньше. А при большом содержании серы в топливе такие масла срабатываются быстрее. Другие фирмы столь же категоричны: НЕТ! По их мнению, уровень SAPS на ресурс не влияет совсем. Тоже можно понять: если мотор всю жизнь кушает Евро-5, то первым старению поддастся основа масла, а пакет присадок еще сохранит работоспособность.

4. О причинах внезапной полимеризации моторных масел.

Именно наши эксперты первыми забили тревогу и провели собственное расследование этого явления. Поэтому ответы на этот вопрос были особенно интересны. Частично они подтвердили наши выводы: одним из основных факторов внезапной смерти масла является его объемный перегрев. Большинство видит причину в использовании некачественного топлива. Но вот каким образом углеводороды бензина убивают углеводороды масла, конкретно никто не объяснил. К тому же, если виноват плохой бензин, откуда берутся случаи смерти масла на дизельных моторах? Версии, основанные на попадании воды или охлаждающей жидкости в масло, мы отвергли в ходе собственных испытаний. Что касается влияния русского мороза, то моторы умирали и летом... И только две фирмы четко сказали: причиной может быть и само масло, в котором при определенных условиях начинают бунтовать присадки! Но в целом из ответов следует: абсолютной ясности нет. Мы же продолжаем собственное расследование этого явления, которое, возможно, еще что-то прояснит.

5. О периодичности замены масел в реальных условиях мегаполисов, возрастного автопарка и возможных проблем с топливом.

И тут нет общей точки зрения. Кто-то склонен считать условия мегаполиса сложными, – тогда срок замены надо сокращать. Насколько – никто четко не сказал. Другие ссылаются на мнение автопроизводителя: делайте то, что написано в инструкции, и будет вам счастье. Что приятно, в ответах нескольких фирм прозвучало: срок сроком, но действуйте по ситуации. Длительное толкание в пробках не делает масло лучше, – значит, в городе срок его замены надо сокращать, ориентируясь не на одометр, а на календарь.

Выводы? Компании знают о существующих российских проблемах – уже хорошо. Другое дело, что ни одна из них не стала первооткрывателем тех или иных ловушек, предпочитая требовать соблюдения тепличных европейских условий эксплуатации, которые покуда недостижимы. ЗР

i ВЯЗКОСТЬ, ЗОЛЬНОСТЬ, ПОЛИМЕРИЗАЦИЯ

Масла 5W-20 – маловязкие моторные масла, рекомендуемые к использованию многими автомобильными фирмами. Кинематическая вязкость таких масел при 100 °С может меняться в диапазоне от 5,6 до 9,3 сСт – сравните с вязкостью распространенных «сороковок»: от 12,5 до 16,3 сСт. Именно такая разница и вызвала наш интерес.

Современные моторные масла можно условно разделить на три класса: Full SAPS (Full Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur – масло с высоким уровнем зольности, фосфора, серы), Mid SAPS (Middle Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur – масло со средним уровнем зольности, фосфора, серы) и Low SAPS (Low Sulphated Ash, Phosphorus, Sulphur – масло с низким уровнем зольности, фосфора, серы). Зола опасна тем, что осаждается на рабочих поверхностях камеры сгорания, – это ухудшает теплоотвод и нарушает рабочий процесс. Но главная опасность – оседание на сотах каталитического нейтрализатора, из-за чего он перестает функционировать. Поэтому для современных двигателей с системами подавления токсичности для повышения ресурса нейтрализатора рекомендовано уменьшать зольность масла.

Зольность определяется свойствами и степенью чистоты базового масла (в меньшей степени) и составом и объемом пакета присадок, в первую очередь моющих и противозадирных. Потому при создании масла Low SAPS приходится балансировать на грани: и зольность снизить, и свойства масла не ухудшить заменой части присадок беззольными.

«Полимеризация» – этот термин мы используем для обозначения внезапного резкого повышения вязкости масла в работающем двигателе.

РЕЗИНОВАЯ ГРАМОТА

Сергей Мишин помогает читателям разгадывать шифрограммы на боковинах покрышек.

МИЛЛИМЕТРЫ И ДЮЙМЫ

Главные «метрики» шины скрыты в наборе цифр, нанесенном на боковине. Возьмем, например, 195/65R15.

Первая (195) означает ширину профиля шины в миллиметрах.

Вторая (65), после косой черты, – серию покрышки. По сути, это высота ее профиля, указанная в процентах от ширины. В более привычных миллиметрах она составит: 195 × 0,65 = 126,75.

Буква *R* свидетельствует о радиальной конструкции шины. А последняя цифра (15) говорит о посадочном диаметре (не о радиусе!) шины в дюймах.

Переведя его в миллиметры (15 × 25,4 = 381) и прибавив удвоенное значение высоты профиля (или боковины) в тех же единицах (126,75 × 2 = = 253,5), получим основной габаритный размер покрышки – ее внешний диаметр: 381 + 253,5 = 634,5 мм.

Какие шины подойдут вашему автомобилю, подскажет руководство по эксплуатации. Ленивые найдут этикетку с допустимыми размерами и рекомендуемым давлением на торце водительской двери или центральной стойке кузова.

Если диаметр шин меньше оптимального, это приведет к уменьшению дорожного просвета, а использование шин большего диаметра ограничено размерами колесных арок. Резина не должна касаться кузова или элементов шасси – прежде всего при повороте колес влево-вправо и езде с нагрузкой по неровной дороге. Любое отклонение диаметра от рекомендованного сказывается и на показаниях спидометра.

Если изготовитель автомобиля позволяет варьировать размер шин в некоторых пределах, учтите, что для лета предпочтительнее более широкие покрышки: чем шире пятно контакта с дорогой, тем лучше шины за нее цепляются. Но чем шире резина, тем больше сопротивление качению. К тому же на таких шинах автомобиль хуже управляется в поворотах малого радиуса – протектору приходится проскальзывать из-за того, что его противоположные стороны проходят разные пути. Еще один минус широких покрышек – склонность к аквапланированию (потеря контакта с мокрой дорогой).

Высокая боковина хорошо смягчает неровности, но делает покрышку более податливой. При повороте она деформируется и не так споро отвечает на рулежку. Потому с точки управляемости и устойчивости шина с низким профилем предпочтительнее. Но она жестче и имеет менее прочные боковины.

Зимой, напротив, удельное давление в пятне контакта должно быть выше, за счет этого улучшается сцепление на льду и на снегу. Значит, здесь предпочтительнее более узкие шины.

ПАЛАТА МЕР И ВЕСОВ

В маркировке, как правило, присутствует еще пара цифр, на которые редко обращают внимание, например 91H, 95T. Это индексы грузоподъемности и предельно допустимой скорости. По специальным таблицам их нетрудно перевести в конкретные значения нагрузки (в килограммах) и скорости (в километрах в час).

Вот пример расчета для максимальной скорости 185 км/ч. Увеличиваем цифру на 15%, поскольку такая прибавка возможна при движении на затяжном спуске или сильном попутном ветре. 185 × 1,15 = = 209,3. Это число по таблице № 1 находится между значениями 190 и 210. Округляем его в бо́льшую сторону и получаем индекс H.

Зимние шины допустимо применять с меньшими индексами, – наиболее распространены Q (160 км/ч) и T (190 км/ч). Но ни в коем случае нельзя превышать скоростной лимит покрышек – они не выдержат большой центробежной силы.

Теперь о грузоподъемности. Число 82, например, говорит о том, что шина способна нести нагрузку не более 475 кг. Минимум, требуемый для вашего автомобиля, определите, исходя из максимальной нагрузки на ось при полной его массе. Поделите это значение на два и в таблице № 2 подберите ближайшее значение, округлив его в сторону увеличения. Некоторые производители шин и автомобилей рекомендуют увеличить расчетное значение на 20%, создавая некий запас.

СПЕЦНАЗ

На некоторых шинах этот набор дополняется еще некоторыми символами.

XL – блеф чистейшей воды, призванный внушить, что шины имеют повышенную грузоподъемность. Но реальная нагрузка определяется только описанным выше индексом.

Символы *SUV* или *4×4* (в зависимости от производителя) означают, что шины предназначены для кроссоверов или вездеходов. Их основные особенности – более мощный каркас и усиленные изнутри плечи.

Буква *C* в маркировке (например, 185/75R16C) отсылает к легкому коммерческому транспорту (минивэны и легкие грузовички). Такие шины отличаются двойным индексом грузоподъемности (например, 104/102Q), где первая цифра говорит о грузоподъемности колеса



Индексы максимально допустимой нагрузки

Индекс нагрузки	Вес, допустимый на одно колесо, кг	Индекс нагрузки	Вес, допустимый на одно колесо, кг
80	450	93	650
81	462	94	670
82	475	95	690
83	487	96	710
84	500	97	730
85	515	98	750
86	530	99	775
87	545	100	800
88	560	101	825
89	580	102	850
90	600	103	875
91	615	104	900
92	630	105	925

Индексы максимально допустимой скорости

Индекс скорости	Скорость, км/ч
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
H	210
V	240
W	270
Y	300

Обозначения шин категории Run-Flat некоторых шинных компаний

Производитель	Маркировка	Производитель	Маркировка
Bridgestone	RFT (Run-Flat Tyre)	Michelin	ZP (Zero Pressure)
Continental	SSR (Self Supporting Run-Flat)	Pirelli	EUFORI@ или RF
Goodyear	EMT (Extended Mobility Technology) или RunOnFlat	Nokian	Run Flat или RF
Kumho	RF	Yokohama	RF

в односкатном варианте, а вторая – в двухскатном.

Шины типа Run-Flat способны преодолеть некоторое расстояние, потеряв воздух. Они тоже имеют отличительную маркировку, которая приведена в таблице № 3.

ТО ЯМА, ТО КАНАВА

Бытует мнение, что на плохих дорогах лучше применять шины с высоким скоростным индексом: они, мол, прочнее. Доля истины здесь присутствует. Дополнительная усиливающая «прокладка» между брекером и каркасом делает шины чуть менее уязвимыми к ударам. Расплата за это – повышенная жесткость, иногда еще и шумность.

На самом деле в тяжелых условиях предпочтительнее шины с более высоким индексом грузоподъемности. У них не только дополнительная подложка, но и усиленные боковины.

Некоторые импортные автомобили при поставке в Россию сразу комплектуют такими шинами. Например, вместо достаточных по грузоподъемности 91-х ставят с индексом 95. Но это не дает гарантии от повреждения. Они тяжелее, жестче и увеличивают расход топлива. Поэтому перебарщивать, выбирая более «мощные» покрышки, не стоит. Даже на наших дорогах. ЗР

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отправку вам заслуженных призов, так и решение других возможных проблем.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

СМЕЖНАЯ ПРОФЕССИЯ

О. МОСОВ, Пермская область

Откручивать-закручивать многочисленный крепеж – занятие утомительное. Мне в этих ситуациях верно служит



обычный шуруповерт: электрический, с изменяемым усилием на валу. Адаптер для крепления головки в патроне сделан из обычного болта – взгляните на снимок. Показан вариант для колесных болтов. Шариковый фиксатор головки на адаптере (пружинка от газовой зажигалки плюс шарик диаметром 4 мм) не обязателен, но облегчает работу. Конечно, усилие шуруповерта для пиковых нагрузок маловато, дотягивать или ослаблять соединение нужно обычным ключом, но, опробовав мою технологию на практике, вы вряд ли разочаруетесь.

Приз автору совета – **комплект дневных ходовых огней** фирмы OSRAM.



СУХАЯ ЧИСТКА

А. ЗАЙЦЕВ, Краснодарский край

Вероятно, и вам иногда срочно требовалось привести в порядок ворсовые коврики и обивку салона, но времени на генеральную уборку при этом не было. Меня однажды выручила расческа-массажка с утолщенными зубчиками, удачно оказавшаяся в бардачке. Когда я почистил ею ворс, результат, по крайней мере внешний, оказался даже лучше ожидаемого. При этом не применялась вода с моющими средствами, не было необходимости сушить коврики. Расческа неплохо очищает коврики от грязи, песка, сухой травы и других посторонних включений. С тех пор всегда вожу ее с собой.

От отдела рынка и эксплуатации. *Действительно, мучиться с чисткой ворсовой обивки случается многим, тут даже пылесос не всесилен. Не так-то просто, например, выкорчевать из ворса жесткую собачью шерсть. А массажка, глядишь, справится!*

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир».



РАЗДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ

Д. СИНЕГУБОВ, Москва

Владельцы «шевроле-авео» и многих других моделей знают, что при пользовании функцией «обдув ветрового стекла» автоматически включается кондиционер, когда эта услуга и не нужна. Отключить его вручную можно, но не всем это удобно. Некоторые владельцы идут на крайние меры, полностью разбирая блок управления отопителем и попутно демонтируя еще что-то... Между тем этот гордиев узел можно разрубить в пять минут. Потянув на себя, снимите ручку управления потоками воздуха – на панели ближайшую к пассажиру. Через открывшееся отверстие вы получите доступ к микровыключателю кондиционера, срабатывающему при повороте ручки. Остается его удалить. Я это сделал короткой (70 мм) плоской отверткой – вынул из креплений и отпустил на свободу: он повис внутри, никому и ничему не мешая. Поставил на место ручку. Теперь при ее повороте кондиционер не включается, но обычной кнопке подчиняется, как ему и положено.

Приз автору совета – набор автохимии компании «ХАДО».



СИЛА ТРЕНИЯ

П. ПЕТРУШИН, Московская область

При замене зубчатого ремня ГРМ «Киа-Рио» приходится снимать шкив привода водяного насоса. Последний закреплен тремя болтами. При их отвертывании ключом (как и при обратной сборке) нужно удерживать шкив от проворачивания, – а он гладкий, справиться трудно. Но не городить же ради этого специальное приспособление! Есть простой прием. Надев ремень на шкив и оттянув его вверх, я как бы закручиваю образованную им петлю монтажкой. Большой силы не прилагаю, риска повредить ремень нет. Но сцепление ремня с канавками шкива получается настолько надежным, что можно работать ключом в полную силу, а шкив останется зафиксированным.

Приз автору совета – **набор профессиональной автохимии** SINTEC компании «Обнинскоргсинтез».



ОБХОДНОЙ МАНЕВР

П. АРБУЗОВ, Московская область



На «Форде-Фокус 2» с двигателем 2,0 л меняли поликлиновой ремень привода вспомогательных агрегатов. Попался вариант с «одноразовым» ремнем, без натяжного устройства. Но когда место старого ремня занял новый, оказалось, что он буксует на шкивах и роликах. Пришлось ремень подтянуть. Ослабили три точки крепления основания верхнего ролика (два болта наверху и шпилька внизу), что позволило, не снимая ремня, несколько перекашивать это основание. Затем вывернули один болт между основанием ролика и приливом головки блока. Здесь подложили две шайбы общей толщиной около 2 мм и болт ввернули обратно, не затягивая. Далее повторили эту операцию с соседним болтом, а потом и со шпилькой внизу. Когда всё затянули, ось вращения ролика сместилась вперед на пару миллиметров – и ремень перестал буксовать.

От отдела рынка и эксплуатации. *Альтернативный вариант: где-нибудь, хоть на развале, купить натяжное устройство от другого варианта этого же двигателя – под обычный, а не «одноразовый» ремень. Детали взаимозаменяемы. Поставить – и счастливого пути!*

Приз автору совета – **комплект сервисных жидкостей** CoolStream: очиститель системы охлаждения, антифриз Premium 40, низкозамерзающая (–25 °С) стеклоомывающая жидкость.







ШИЛО В МЕШКЕ

К. ЛЕПЕШКИН, Московская область

Несмотря на внешнюю простоту, саморез – элемент серьезный. Ведь, выбрав слишком длинный взамен утерянного и не учтя того, куда выйдет его острие, можно повредить машину. Саморезы делают из твердого, закаленного материала. Им по силам проткнуть любые шланги, кабели электрооборудования или стенку бензобака, что может привести к пожару. Порой достается и элементам кузова – от порогов до крыши. Правило тут одно: сначала тщательно подберите длину шурупа, а потом уже что-то крепите. В зависимости от того, куда он ввертывается, для надежного соединения деталей обычно требуется не более пяти-шести оборотов. Наконец, если саморез ввертываете в старое отверстие, то острый конец ему не нужен и есть смысл притупить его на заточном круге – меньше риска что-то проколоть.

Приз автору совета – канистра масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.



ЧЕМПИОН ПО ШАШКАМ



За ответ на задачу № 69 «Не в ногу» (ЗР, 2013, № 10) **Марат Аюпов** из Казани получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.

Знатокам в задаче № 69 был задан вопрос: почему шашки протектора современной шины часто распределены по окружности неравномерно? У некоторых сей факт вызвал недоумение, а герой задачи даже вышел к машине – проверить, так ли это. Тем временем некий прораб озвучил умную мысль: так сделано, мол, для улучшения сцепления резины с дорожным покрытием. И многие к этому мнению присоединились. Но поскольку технические проблемы голосованием не решаются, давайте в них разбираться.

Да, коэффициент сцепления разных участков неравномерного протектора в конкретных условиях движения не совсем одинаков. Посему мысль о том, что это «оптимизирует» шину, расширяя диапазон ее рабочих условий, вроде бы логична. В то же время если такой протектор необходим для решения каких-то важных задач, то небольшие изменения его сцепных свойств на протяжении одного оборота колеса неактуальны. Ведь и само покрытие дороги идеальным не бывает, не говоря уже о влиянии погоды и других внешних факторов.

О чем же речь? Большинство знатоков отвечает правильно. Одно из важнейших требований к комфортабельному автомобилю – минимум шумов. Это касается, в частности, шин. Характернейший пример – «Нива» на зубастых шинах ВлИ-5. Их рокот на асфальте настолько могуч, что вседорожник можно спутать с армейским БТР.

? ЗАДАЧА № 72

БРАКОНЬЕР

Снегопад остался где-то позади... Теперь Вася едет совсем спокойно. До деревни уже рукой подать, до Нового года еще часа четыре, а «Волга», доверху нагруженная подарками родне, плывет, как корабль. Но тут наш сибиряк в свете фар видит на правой обочине здоровенного вепря! Кабанище, похоже, уважает и приближающийся автомобиль, и самого себя – стоит спокойно. Красавец! Но Васе не до романтики. Он оценил практическую сторону дела: «Килограммов сто... Грудь как у танка, могучие клыки... Порадую-ка брата! Снесу кабана бампером да и отбуксирую на веревке в деревню. Эх, славно же встретим Новый год!».

Сказано – сделано. Впоследствии браконьер сокрушался: «И что это меня понесло на обочину?!».

Друзья! На каникулах включите фантазию! Тот, кто предложит наиболее забавный рассказ о Васиных «достижениях», получит приз. Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 февраля 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Но только ли в размерах шашек фокус? Сам по себе их перестук – полбеды, гораздо неприятнее другой эффект: на некоторых скоростях эти шины надрывно воют!

Как верно отметили знатоки, у туго накачанной шины немало общего с неким музыкальным инструментом. Ударьте ее монтажкой – и услышите короткий мелодичный звук. Значит, в этом «инструменте» можно вызвать и резонансные колебания: звук удара каждой шашки будет подхватываться следующей, входящей в контакт с дорогой... и так далее. Если же действовать не в такт, мы гасим колебания.

В письме победителя читаем: *«При качении колеса с одинаковыми шашками и повторяющимся рисунком шина «поет»... Похожий эффект (резонанс на одной частоте) создается, когда солдаты маршируют в ногу, двигаясь по мосту».* (В 1750 году во Франции обрушился в реку цепной мост примерно в 100 м длиной, когда отряд бравых гренадеров печатал по нему шаг.)

Победитель отмечает: *«Производители стремятся к улучшению потребительских качеств шин, в том числе к уменьшению их шумности... Не могли они пренебречь и ее снижением за счет изменений геометрических размеров и рисунка протектора».*

Иначе говоря, протектор проектируют так, что частоты собственных колебаний каркаса под одними шашками сильно отличаются от частот под другими. Мало того, шашки разных размеров распределены как бы бессистемно, в результате чего резонанса не возникает – и шина катится тихо. ЗР

Всем знатокам спасибо. Марата Аюпова мы поздравляем с победой!



РЕЗОНАНС

При единичном ударе твердым предметом по туго накачанной шине вы слышите ее собственные колебания с частотой f_1. Без подпитки энергией извне они почти мгновенно гасятся внутренним трением слоев резины. А при достаточно быстром качении колеса картина иная. Если N шашек распределены по окружности протектора равномерно, то при n оборотах колеса в секунду каркас шины трясет «вынуждающая» частота $N \cdot n = f_2$. Пока скорость движения мала, энергия колебаний, полученная от каждой шашки, рассеивается, не успев возбудить колебания следующей, – «хорового пения» нет. Но с ростом скорости частота возбуждения f_2 приближается к f_1, каркас шины все охотнее на это отзывается. При резонансе колебаний $f_2 = f_1$ и шина завывает в полный голос! Особенно неприятна для нивовских шин ВлИ-5 (фото слева) скорость около 100 км/ч. Естественно, при более высоких скоростях, в зарезонансной области, вой слабеет.

Для современного легкового авто подобные эффекты неприемлемы. Если рисунок протектора по окружности неравномерный, то резонанса частот и воя шины нет.



Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

Сообщений по теме 196

Ходят слухи, что «Ниссан-Алмера» собран из узлов машин, снятых с производства в других странах, вдобавок еще и с короткими тормозными шлангами. Ваш журнал купил «Алмеру» одним из первых и уже провел немало испытаний. Как оцените надежность и качество этой машины?



Кирилл Милешкин,
редактор отдела науки и техники

Ни для кого не секрет, что ключевые агрегаты – двигатели и коробки передач – взяты от «Рено-Логан», модели далеко не новой, но все еще актуальной в нашей стране. Для утилитарного автомобиля это логичный шаг – использовать проверенные временем недорогие узлы. Качество сборки, к сожалению, не без изъянов, однако в целом я уверен в надежности машины. Производители не скрывают, что у них есть претензии к сборочному производству в Тольятти, и сейчас проводится работа над ошибками. Именно поэтому объемы выпуска «Алмеры» пока невелики. Подробный отчет о первых итогах эксплуатации читайте в следующем номере журнала в разделе «Парк ЗР».

В редакции ЗР уже два года эксплуатируется «Лада-Гранта». С удовольствием прочел все публикации (60-часовой марафон, пробеги...), но нигде ни слова про коррозионную стойкость. В некоторых СМИ уже опубликованы материалы про ржавые «гранты», есть и фото таких автомобилей. Это единичные случаи или все-таки есть проблема?



Михаил Кулешов,
редактор отдела испытаний

Редакционная «Лада-Гранта» действительно переживает уже вторую зиму, однако до сих пор претензий к коррозионной стойкости кузова (по крайней мере, видимых его частей) не возникло. Даже на сколах уже долгое время виден чистый металл. При этом наш автомобиль ежедневно ночевал на улице и дополнительной антикоррозионной обработке ни разу не подвергался. Более подробный рассказ о текущем состоянии «Гранты» и ее дальнейшей судьбе найдете в этом номере.

Читал в вашем журнале статью про коробку DSG. Как я понял, все описанные случаи выхода из строя этой трансмиссии – следствие интенсивной эксплуатации. Как долго прослужит этот узел, если на автомобиле ездить бережно?



Геннадий Емелькин,
заведующий отделом техподдержки

Как и всякая новая конструкция, эта не лишена детских болезней. К тому же она предъявляет повышенные требования к качеству сборки. Слабые места – подшипники валов и пакет сцеплений. Фирма постоянно совершенствует узел – зафиксированы пробеги под 150 000 км. Но проблема нестабильности качества все же существует. Если вы не готовы рискнуть, остановите выбор на более проверенном варианте.

Для своего кроссовера «Мазда CX-5» планирую приобрести зимние шины. По результатам тестов ЗР остановил свой выбор на шинах Continental ContiIceContact. Однако на сайте компании есть три типа этих покрышек: ContiIceContact, ContiIceContact BD и ContiIceContact 4×4. Какие все-таки различия между этими шинами?



Сергей Мишин,
редактор отдела испытаний

Действительно, есть три разные модели шипованных шин серии ContiIceContact.

Conti 4×4 IceContact – шипованная шина для вседорожников; это старая модель, была выпущена на рынок около шести лет назад.

ContiIceContact BD – шина с алмазным шипом, ей три года. Модель в полном смысле слова инновационная и по сей день – благодаря уникальному для зимних шин асимметричному рисунку и вклеенным шипам. Выпущена в большом количестве типоразмеров, в том числе и для вседорожников. Указанная модель для полноприводных машин несет индекс 4×4 (ContiIceContact 4×4 BD), у нее повышенный индекс нагрузки из-за большего веса автомобиля.

ContiIceContact HD – преемница модели ContiIceContact BD, совсем недавно выпущена на рынок. Она имеет тот же рисунок, то же количество шипов, что и ContiIceContact BD, но другие шипы и резиновую смесь. Характеристики этих шин аналогичны, разница в том, что у новинки снижено вредное воздействие на дорожное полотно, чтобы соответствовать европейским требованиям, а также уменьшен ее вес и снижен уровень шума. Эта модель также выпускается для вседорожников – с индексом 4×4.

Вопрос простой и вполне актуальный: какую незамерзайку советуете покупать?



Михаил Колодочкин,
заведующий отделом экспертиз и спецпроектов

Вынужден фактически поддержать производителей «контрафактной» продукции. Пару лет назад мы поставили простейший эксперимент – поочередно проверили все мыслимые виды омываек, включая метанольные и обычную водку. Жидкости предварительно заморозили до –20°. Так вот, вязкость метанола настолько же меньше вязкости водки, насколько водка лучше всех разрешенных у нас к применению омываек! Только эти две жидкости не потеряли текучести и били хорошей струей. Метанольная «стреляла», как летом, водка – вдвое ниже, а остальные явно недотягивали. В Скандинавии таких проблем нет: там продают и метанольную, и изопропиловую. Впрочем, об этом я уже столько раз писал, что повторяться не хочется...

РЕМОНТ И СЕРВИС

Наш юрист **Сергей Смирнов** отвечает на вопросы читателей, связанные с работой сервисных станций и взаимоотношениями с работниками автостоянок.



НЕОБХОДИМЫЕ ДОКУМЕНТЫ

? Заехал в самый обыкновенный сервис на диагностику подвески. Всё время, что машина провела в ремзоне, мастер-приемщик держал документы у себя. Расскажите, как положено оформлять машину в ремонт. Должен ли я отдавать документы работникам сервиса?

Р. СИЛАНТЬЕВ, Москва

Ремонтируют автомобиль на основании договора оказания услуг. Как показывает практика, на сервисных станциях такие договоры обычно не заключаются. С точки зрения закона для заключения договора на техническое обслуживание вам достаточно предъявить документ, подтверждающий право собственности на автомобиль или владения. Обычно это свидетельство о регистрации или ПТС и доверенность на представление интересов от собственника. Передавать документы работнику автосервиса не нужно. Более того, удерживать документы на автомобиль представители сервисной станции не имеют права!

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ХРАНЕНИЯ

? Нашел недалеко от дома автостоянку. Цена приемлемая, идти недалеко, но там не дают никаких квитанций. А вдруг что-то случится – как тогда доказать ущерб? Ведь машина казенная, я ею только управляю.

Р. ЗАЙКОВ, Московская область

При постановке автомобиля на охраняемую стоянку необходимо заключить договор. Организация, взявшаяся охранять автомобили, обязана выдать документ, подтверждающий оплату стоянки. Если таких документов нет, факт пользования стоянкой можно подтвердить свидетельскими показаниями.

ОПЛАТА СТОЯНКИ

? Сдал машину на плановое ТО. В силу обстоятельств личного характера забрать автомобиль я смог лишь через полторы недели. Сервисмены требуют, чтобы я оплатил стоянку. Неужели придется раскошеливаться?

О. КУБАСОВ, Новгородская область

Все зависит от условий договора гарантийного и технического обслуживания. Если в договоре (заказ-наряде) оговорено условие забрать автомобиль в течение определенного времени после окончания работ, а также необходимость оплаты стоянки по утвержденным расценкам, платить придется. Если же никаких документов, касающихся оплаты стоянки, вам не вручали, то навязывать дополнительные услуги в автосервисе не имеют права. Это прямо указано в законе «О защите прав потребителей».

СТЕКЛОТАРА

? Заменил треснувшее ветровое стекло. Спустя месяц в районе верхней кромки стекла послышался свист, а потом оно стало пропускать воду и снег. К сожалению, документы на установку детали я не сохранил. Смогу ли предъявить претензии этому техцентру?

Н. ФИЛИППОВ, Смоленская область

Закон «О защите прав потребителей» позволяет предъявлять претензии к качеству услуг даже при отсутствии документов об оплате работ и заказ-наряда. В качестве доказательств могут быть использованы свидетельские показания.

КОНТРОЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

? Менял рулевые наконечники. Мастер-приемщик пообещал, что старые детали обязательно положит в багажник, однако их там не оказалось. Зато появилась целая россыпь сгоревших лампочек, которые якобы заменили. Есть ли какая-то организация, которая следит за работой СТО и наказывает их за такие выкрутасы?

А. КУЗИНОВ, Волгоградская область

Если отремонтировали некачественно, необходимо обратиться с претензией для устранения неполадок. То же касается взимания платы за фактически не произведенные работы. Сделать это можно самостоятельно или с помощью юристов. Рекомендую обратиться в Общество защиты прав потребителей либо к юристам, специализирующимся на автомобильных делах. Если автосервис не удовлетворит претензию добровольно, подавайте заявление в суд.

ПРОПУЩЕННЫЙ СРОК

? Отдал машину в автосервис. В срок машину не отремонтировали. Что можно сделать в этой ситуации?

С. БОБКОВ, Краснодар

Закон «О защите прав потребителей» предусматривает предъявление одного из следующих требований: отремонтировать автомобиль в другом автосервисе с компенсацией понесенных расходов за счет первоначальной СТО или потребовать уменьшения стоимости работ, установив новый срок.

Вдобавок вы вправе потребовать полного возмещения убытков, причиненных вам в связи с нарушением сроков выполнения работы.

ПОДТВЕРЖДЕНИЕ КАЧЕСТВА

? Машину обслуживаю у официального дилера. Все запчасти и смазочные материалы, естественно, дилерские. Могу ли я потребовать сертификат, скажем, на моторное масло? Ведь подделок сейчас очень много...

С. ЗЕРНИЦКИЙ, Красноярский край

Закон «О защите прав потребителей» дает право требовать от исполнителя полную информацию об услугах. В том числе и достоверную информацию об обязательном подтверждении соответствия товара требованиям технических регламентов и сертификатов.

НЕОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

? Случайно обнаружил, что недавно замененный ремень ГРМ на моем авто не оригинальный, как я заказывал, а другой фирмы. В адрес работы двигателя нареканий нет, – но все равно выходит, что меня обманули?

М. ГОРБАТКО, Карелия

При оказании услуг потребителю обязаны предоставить полную и исчерпывающую информацию, позволяющую сделать правильный выбор. Если была договоренность о замене ремня ГРМ на оригинальный, то именно такой и обязан поставить сервисный центр. В описанном случае вы вправе потребовать замены детали на соответствующую договору либо возврата части денежных средств, если неоригинальный ремень дешевле.

ЗАПАС ХОДА

Многие наши читатели сетуют, что резервного колеса в «Кэдди» нет, только ремонтный набор. **Стас Панин** знает, как пристроить запаску на «Фольксваген».



Углубление под запаску (■), доставшееся от переднеприводной версии, помогает определиться с местом крепления для механизма подъема. А вот из-за усилителя пола (■) колесо будет перекошенным.

Название полного привода 4Motion в случае «Фольксвагена-Кэдди» говорит не только о количестве ведущих колес, но и о количестве колес в целом. К сожалению, в автомобиле есть только набор для ремонта проколов. Каких-либо креплений для запаски попросту не предусмотрено. Редакционный «Кэдди» часто ездит на дальние расстояния и везет много полезного груза. Поэтому нам нужно именно полноразмерное запасное колесо в некоем постоянном месте.

В днище есть углубление для запаски. В переднеприводной версии для колеса сделана полка, которая крепится к днищу и может откидываться. На нашем «Кэдди» под нее даже есть крепления на кузове, но, к сожалению, полноприводная компоновка с задним мостом мешает ее откинуть. Вместо доработки самой полки и ее креплений на кузове было решено установить механизм подъема запасного колеса (колесную лебедку), что даже ближе к полноприводным вседорожным традициям.

Итог превзошел ожидания. Вряд ли цена автомобиля заметно возрастет, если на фирме сделают подобное сами. ЗР

1. Сверление дополнительных отверстий явно ослабит пол. Для его усиления используем пластину и квадратный профиль, который сыграет еще и роль упора для ровного расположения колеса.
2. Подъемный механизм от «Мицубиси-Паджеро» пришлось доработать, а точнее, сделать новое крепление колеса с кольцами для хорошей центровки.
3. Профиль выполнен с отверстиями, чтобы при ДТП он не повлиял на характер деформации элементов кузова.
4. Пластина усиливает пол в месте крепления подъемного механизма.
5. Полноразмерное колесо надежно держится на креплении благодаря центрирующим кольцам.
6. В поднятом состоянии запаска встает ровно и отлично вписывается в углубление.
7. Для доступа к подъемному механизму в настиле пола сделано окошко.



НОВОСТИ
ТЕСТЫ
СПОРТ
РЫНОК
СООБЩЕСТВО
РЕМЗОНА





ДЕКАБРЬ 2013 № (12) 255
MOTO-MAGAZINE.RU
ШВЕДСКАЯ СЕМЬЯ ›32
КАРТИНКИ С КИТАЙСКОЙ ВЫСТАВКИ ›24
КУДА КАТИТСЯ КОЛЕСО ›88
БОННЕВИЛЬ: КАК СТАВЯТ РЕКОРДЫ ›104
ЯЩИКИ ДЛЯ ИСКАТЕЛЕ[Й] ПРИКЛЮЧЕНИ[Й]



НОВЫЙ «СТЕЛС»?
СВЕЖИЕ СПЛЕТНИ ИЗ МИЛАНА
ТЕСТЫ
HUSQVARNA 2014
DUCATI 899 PANIGALE

ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем

ГРАН-ПРИ 2014 За рулем

Завершаем очередной конкурс, по результатам которого названы лучшие новинки российского рынка. **Более 45 тысяч читателей** прислали в редакцию анкеты, выбрав победителей Гран-при «За рулем» из 38 новинок, представленных в 2013 году и распределенных нами по 10 классам. Еще три специальных приза по традиции вручают читатели других изданий холдинга «За рулем». Итого – 13 Золотых Пегасов! Итоги конкурса подводит **СергейКанунников.**

КАК ГОЛОСОВАЛИ

В голосовании участвовали читатели журналов «За рулем» и «Купи авто», газеты «За рулем – Регион» и интернет-ресурса За рулем.рф. На протяжении нескольких месяцев эти издания публиковали каталог новинок, таблицу для голосования и анкету. Автомобили-претенденты на Гран-при «За рулем» номинировали производители. К конкурсу редакция допустила лишь самые последние новинки – модели, дебютировавшие в прошлом, 2013 году. Это именно новые модели, а не модификации, отличающиеся, скажем, типом кузова или измененными двигателями.

Мы упростили процесс голосования, сделав его, надеемся, более интересным. Читатели оценивали претендентов по трем понятным и четким критериям: «Техника», «Дизайн» и «Практичность». В каждом классе следовало проголосовать только за один автомобиль, лучший в каждой из этих дисциплин. Победителями стали модели, набравшие наибольшую сумму голосов.

МАЛЫЙ КЛАСС





1. Peugeot 208



2. Lada Kalina



«Пежо-208»

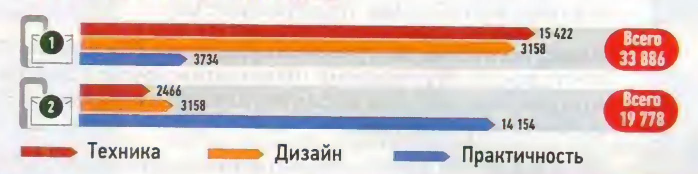
68–120 л.с., передний привод, 504 000–720 000 руб.

В этом классе номинировали всего две модели. Но уже в их борьбе проявилась общая тенденция нынешнего конкурса: побеждали, как правило, самые красивые автомобили – те, что набрали наибольшее количество голосов в номинации «Дизайн».

Конечно, немаловажны для покупателей и инженерные достижения компаний, их успехи в насыщении машин всех классов последними техническими новинками. Именно перевес в номинациях «Техника» и «Дизайн» обеспечил французскому хэтчбеку неоспоримую победу.

Обновленную **«Ладу-Калина»** ожидаемо признали более практичной. Отрыв от конкурента по этому показателю огромный, примерно такой же, как перевес «Пежо-208» в остальных номинациях. Однако нынче для победы одной практичности мало.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



В 2014 году у нас юбилей – Золотого Пегаса «За рулем» впервые вручил ровно 20 лет назад, в 1994-м. Автомобили того года нынче уже история! Менялись условия конкурса: сначала победителей определяла редколлегия журнала, затем мы доверили выбор самой чуткой и придирчивой судейской коллегии – читателям.

За два десятилетия обладателями Гран-при стали машины более чем двадцати марок. Понятно, есть и рекордсмены. ***У компании «Мерседес-Бенц» двенадцать Золотых Пегасов, у «Ауди» – одиннадцать. По десять призов получили «Тойота» и БМВ, восемь у «Фольксвагена», по пять заработали «Опель» и «Хёндэ».*** В общем за двадцать лет мы снарядили Пегасами уже целый многонациональный эскадрон!



МАЛЫЕ СЕДАНЫ




1. Citroen C-Elysee


2. Nissan Almera


3. Peugeot 301


4. Chevrolet Cobalt


5. FAW V5



«Ситроен С-Элизэ»

72–116 л.с., передний привод, 455 000–640 000 руб.

Вновь победу одержал автомобиль, признанный самым красивым и технически совершенным. Интересно, что соплатформенник «Ситроена» **«Пежо-301»** в номинации «Дизайн» набрал почти в четыре раза меньше голосов. Да и в практичности проиграл близкому родственнику. Итог – лишь третье место. Но результаты «Ситроена» и «Пежо» наглядно показывают: предубежденность по отношению к французским машинам в России проходит. Ведь «Ситроен» обошел даже **«Ниссан-Алмера»** тольяттинского производства. Эта модель не блещет стилистическими и техническими изысками, но и не провалилась в этих номинациях, а взяла, конечно же, практичностью.

Заметно отстал от трех конкурентов **«Шевроле-Кобальт»**, причем отставание обусловлено небольшим число голосов за дизайн. Еще одно подтверждение: эта характеристика автомобиля становится для покупателей все важнее.

Ну а **FAW V5** даже по сравнению с занявшим четвертое место «Шевроле» набрал в десять раз меньше голосов. В общем, китайским производителям еще есть над чем работать.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



КОМПАКТ-КЛАСС




1. Mercedes-Benz A-Klasse


2. Skoda Octavia


3. Volkswagen Golf


4. Toyota Auris


5. Seat Leon



«Мерседес-Бенц» А-класса

122–156 л.с., передний привод,
875 000–1 170 000 руб.

«Мерседес-Бенц» одержал общую победу, набрав наибольшее количество голосов в номинациях «Техника» и «Дизайн». При этом самым практичным автомобилем в классе признали **«Шкоду-Октавия»**. По этому показателю ее отрыв от конкурентов колоссальный, тем не менее его хватило лишь для второго места.

«Шкода» опередила даже родственника из группы **«Фольксваген»** – один из самых популярных хэтчбеков Европы «Гольф». Он, посчитали читатели, куда практичнее «Мерседеса» (правда, далеко отстает от «Шкоды»), но в номинации «Дизайн» занял последнее место.

Намного отстали от конкурентов занявшие четвертую и пятую позиции **«Тойота-Аурис»** и **«Сеат-Леон».** Испанский автомобиль, правда, третий в классе по дизайну, но в остальных номинациях не вызвал у читателей доверия. «Тойота» же набрала по всем дисциплинам ровные, но невысокие баллы.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



КОМПАКТ-СЕДАНЫ


1. Audi A3 Sedan


2. Mercedes-Benz CLA


3. Toyota Corolla


4. Citroen C4 Sedan


5. Kia Cerato



«Ауди-А3 Седан»

125–180 л.с.,
передний или полный привод,
990 000–1 235 000 руб.

Немецкие автомобили неизменно пользуются уважением и доверием покупателей. Вот и в этом классе основная борьба развернулась между седанами «Ауди-А3» и **«Мерседес-Бенц CLA»**. Достойно сражалась с грандами японская **«Тойота-Королла».**

На этот раз победитель отстал, хотя и совсем немного, в оценке дизайна от модели, занявшей общее второе место, но ему хватило перевеса в технике и практичности. В итоге Гран-при получил «Ауди», второе место у «Мерседеса».

«Тойоте» лидерства в номинации «Практичность» хватило лишь для третьего места. Замыкают пятерку **«Ситроен-С4 Седан»** и **«Киа-Церато»**, хотя в номинации «Практичность» они заняли соответственно второе и третье места. В этом классе вновь победили красота и техническая новизна.

■ ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



СРЕДНИЙ КЛАСС




1. Mazda6


2. Lexus IS


3. Honda Accord


4. Cadillac ATS

«Мазда-6»

150–192 л.с., передний привод, 899 000–1 432 000 руб.

Нешуточная битва разыгралась между тремя уважаемыми японскими марками и представителем американской школы. К **«Кадиллаку-ATS»** читатели отнеслись настороженно. Дизайн оценили довольно высоко – третье место. Но в остальных номинациях «Кадиллак» заметно отстал от конкурентов и по сумме голосов стал лишь четвертым.

В номинации «Техника» безоговорочное превосходство у **«Лексуса-IS»**; что касается дизайна, он второй. Но этого для победы не хватило. Ведь **«Хонду-Аккорд»** и особенно «Мазду-6» читатели признали куда более практичными. Поэтому у «Лексуса» лишь второе место, у «Хонды» – третье.

Ну а победила «Мазда-6» – по мнению читателей, не только самая красивая, но и самая практичная в классе. Хорошее сочетание, правда?

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



КРОССОВЕРЫ




1. Volvo V40 Cross Country


2. Ford Kuga


3. Toyota RAV4


4. Subaru Forester


5. Great Wall Hover M4



«Вольво-V40 Кросс Кантри»

114–249 л.с., передний или полный привод,
1 189 000–1 449 000 руб.

Ожидаемо острая борьба развернулась между **«Фордом-Куга»**, **«Тойотой-RAV4»** и **«Субару-Форестер»**. Итоговая разница между «Фордом» и «Тойотой» менее 700 голосов! Японская модель оказалась немного практичнее, а «Куга» первенствовала в номинациях «Дизайн» и «Техника». Но ни та ни другая машина не победила.

Первое место занял далеко не самый практичный, но красивый и напичканный инженерными новинками «Вольво-V40 Кросс Кантри». «Субару-Форестер» лишь на четвертой позиции. Хотя по техническому оснащению читатели поставили его даже на второе.

Китайский **«Грейт Уолл-Ховер М4»** замыкает класс, проиграв всем и во всем, особенно в технике и дизайне.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



КРОССОВЕРЫ ПЛЮС




1. Toyota Venza


2. Infiniti JX


3. Luxgen7 SUV



«Тойота-Венза»

185 л.с., передний или полный привод, 1 370 000–1 776 000 руб.

Для того чтобы завоевать доверие покупателей и всерьез претендовать на Гран-при, любой новой марке, впервые появляющейся на нашем рынке, требуется время. Вот и тайваньский **«Лаксджин»**, сборку которого наладили в Черкесске, проиграл по всем статьям, – но ведь очень сильным соперникам! Уверенную победу одержала «Тойота». Читатели особо оценили практичность большого, почти как вэн, автомобиля.

Престижный **«Инфинити»** стал первым в номинации «Техника», да и дизайн его получил довольно высокую оценку, но этого хватило лишь для второго места.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



САМАЯ ВЫГОДНАЯ ПОКУПКА: «ШКОДА-ОКТАВИЯ»

Ей – приз от журнала «Купи авто», адресованного в первую очередь тем, кто подходит к выбору автомобиля основательно, придирчиво и сдержанно – без лишних эмоций. «Шкода-Октавия» признана его читателями самой удачной по соотношению цены и качества. Чешская машина в этой номинации оставила всех конкурентов далеко позади.



ВСЕДОРОЖНИКИ




1. Mercedes-Benz GL


2. Range Rover Sport


3. Chevrolet TrailBlazer

«Мерседес-Бенц GL»

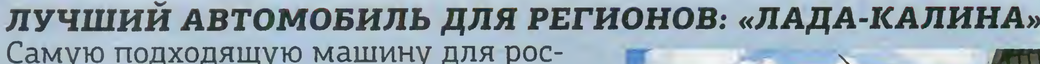
258–425 л.с., полный привод, 3 470 000–5 200 000 руб.

В этом классе борьба за лидерство между **«Рейндж-Ровером Спорт»** и «Мерседес-Бенцем GL» шла практически до конца голосования. «Британец» опередил «немца» по дизайну примерно настолько же, насколько отстал по технике. Ну а решил всё довольно небольшой отрыв в номинации «Практичность». На финише «Мерседес» – первый, «Рейндж-Ровер» – второй.

Заметим, что самым практичным читатели посчитали американский **«Шевроле-Трейлблейзер»**, занявший по сумме лишь третье место.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ





ЛУЧШИЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ РЕГИОНОВ: «ЛАДА-КАЛИНА»

Самую подходящую машину для российской глубинки, где, как известно, подчас небогато с автосервисами, магазинами запчастей и даже дорогами, определили читатели газеты «За рулем – Регион». Довольно предсказуемо победила «Лада-Калина». Она заметно опередила занявшую второе место «Шкоду-Октавия» и ставшую третьей «Тойоту-RAV4».





СПОРТКАРЫ





1. Porsche Cayman



2. Jaguar F-Type

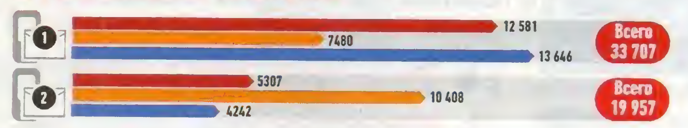
«Порше-Кайман»

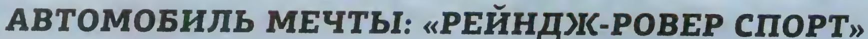
275–325 л.с., задний привод, 2 555 000–3 244 000 руб.

Автомобили этих марок десятилетиями сражались и на спортивных трассах, и за симпатии богатых любителей скорости.

Читатели очень высоко оценили внешность британской новинки, но перевеса в номинации «Дизайн» для победы **«Ягуару»** не хватило. По части техники и практичности продукт немецкой инженерной школы – «Порше-Кайман» оказался далеко впереди. Что же, для спортивного автомобиля эти характеристики весьма важны.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ





АВТОМОБИЛЬ МЕЧТЫ: «РЕЙНДЖ-РОВЕР СПОРТ»

Как и в прошлом году, выбрать обладателя Гран-при в этой номинации мы доверили посетителям сайта За рулем.рф. Как нам кажется, Всемирная Сеть – самая подходящая поляна для дискуссий о мечте.

Среди машин, владеющих думами завсегдатаев Интернета, – «Мерседес-Бенц» S-класса, «Бентли-Флаинг Спур» и даже «Лада-Калина». Но победил, причем с очень большим отрывом, «Рейндж-Ровер Спорт». Всё логично: большой, полноприводный, богато нашпигованный современной техникой вседорожник – действительно автомобиль российской мечты. Об этом, кстати, неоднократно свидетельствовали и наши опросы.



ЛЮКС-КЛАСС




1. Mercedes-Benz S-Klasse


2. Bentley Flying Spur


3. Kia Quoris


4. Hyundai Equus Limousine



«Мерседес-Бенц» S-класса

304–585 л.с., задний или полный привод, 3 990 000–4 990 000 руб.

Корейские компании все настойчивее рвутся на вершину автомобильного Олимпа – в класс самых дорогих и престижных, флагманских седанов. Однако сделать это, разумеется, совсем не просто.

«Киа-Кворис» читатели удостоили второго места за практичность. На третьем по этому показателю еще один «кореец» – **«Хёндэ-Эквус»**. Но в итоговом рейтинге эти модели оказались на третьем («Киа») и четвертом («Хёндэ») местах. Логично, ведь для подобных автомобилей практичность все же не главное.

Ретивых «корейцев» обошел строгий британский лорд – **«Бентли-Флаинг Спур»**, набравший довольно много голосов за техническое оснащение и дизайн.

Но победил, причем с большим отрывом, «Мерседес-Бенц» S-класса: он выиграл во всех номинациях. А выше всего новинку заслуженно оценили с точки зрения техники.

ГОЛОСОВАНИЕ ЧИТАТЕЛЕЙ



НА СТАРТЕ ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ» – 2015

Победители названы и уже получили Золотых Пегасов. Репортаж о церемонии награждения читайте в следующем, февральском номере журнала.

А 25 декабря обрели владельцев три новеньких автомобиля «Шевроле-Круз» – седан, универсал и хэтчбек, разыгранные среди тех, кто прислал в редакцию анкеты. Имена счастливчиков объявим в самое ближайшее время. *Спасибо всем, кто принял участие в конкурсе, – и до встречи на Гран-при 2015 года. Мы уже начали к нему готовиться.*

TOP SECRET

Наша новая рубрика расскажет о премьерах, которые официально представят публике в ближайшее время. Но мы уже располагаем любопытной информацией о будущих моделях и с удовольствием ею с вами поделимся. | **Иллюстрации** Кристиана Шульте.



БМВ 1-Й СЕРИИ «СПОРТВЭН»

Баварцы понемногу готовят своих фанатов к революционным изменениям в конструкции. Трехцилиндровые двигатели уже пошли в производство, следующее поколение «1-й серии», используя платформу нового «Мини», сменит классическую схему на передний привод. А еще модельный ряд пополнится компактвэном. Скорее всего, эта версия станет аналогом хэтчбеков «Гран Туризмо» у старших моделей БМВ, но получит иную приставку – «Спортвэн». В Мюнхене готовят сразу две версии – стандартную и удлиненную семиместную. Первый вариант публике уже знаком: прототип «Эктив Турер» показали осенью 2012-го в Париже. Несмотря на семейный статус, модель сохранит главную ценность марки – великолепное шасси и отточенную управляемость. Четырехцилиндровые моторы под капотом могут и не появиться, ведь отдача полуторалитровых двигателей достигнет солидных 200 л.с. Хотя не исключено, что баварцы зарядят компактвэн М-энергией, – такая модификация станет уникальной в классе. А вот гибрид будет обязательно.

В остальном БМВ не отойдет от законов жанра. Салон получит добротную отделку и широкие возможности трансформации, панорамная крыша создаст ощущение простора, множество современных опций прибавит комфорта пассажирам.

В РОССИИ – ВЕСНА-2014

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» С-КЛАССА

Четвертое поколение среднеразмерного седана из Штутгарта одновременно и предсказуемо, и удивляет любопытными решениями. Например, в богатый набор двигателей затесался чужак – дизель «Рено». Позже линейку расширят за счет бензиновых агрегатов совместной разработки.

В духе современных тенденций новинка на центнер легче предшественника, при этом доля алюминия в конструкции кузова приблизилась к 50%. По насыщенности интеллектуальными системами машина перепрыгнула через голову «Е-класса» и неожиданно встала на одну ступень с флагманским «S-классом». Впервые в сегменте (правда, как опцию) предложат пневмоподвеску с несколькими режимами и регулировкой клиренса. Ключевые показания приборов проецируются на ветровое стекло, панорамная крыша с огромным люком превращает машину почти в кабриолет, а команды можно писать пальцем на сенсорной панели. С навигационной системой связан даже климат-контроль. На въезде в туннель автоматически включится рециркуляция, дабы застоявшийся воздух не разрушил атмосферу комфорта.



В ПРОДАЖЕ – 2015 ГОД

За рулем

№01 2014 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 991-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ОБОЗРЕВАТЕЛИ Сергей Канунников, Владимир Соловьев
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.)
АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Евгений Борисенков (зав. отд.), Мария Бойко, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Станислав Панин, Максим Приходько, Игорь Теременко
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 215-29-31 (доб. 142)
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
iPAD-ВЕРСИЯ help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин,
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 380 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

16+

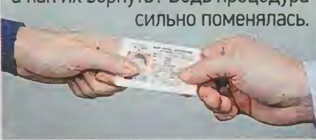
Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«СУЗУКИ-НЬЮ SX4»,
а также «СанЙонг-Актион», «Пежо-4008», «Мицубиси-ASX» и «Опель-Мокка» сошлись в большом тесте ЗР.

ОТОБРАЛИ ПРАВА,
а как их вернуть? Ведь процедура сильно поменялась.



«ЛЕКСУС-GX»
поменял внешность. Поможет ли ему это остаться востребованным в наступившем сложном году?





«ДАТСУН»
почти готов к производству на АВТОВАЗе. О его перспективах – интервью с главой марки.

«ГАЗЕЛЬ-НЕКСТ»
застолбила рынок машин для коммунальных служб. На тесте – модель с двухрядной кабиной.



«ШЕВРОЛЕ-КОРВЕТ»
никогда не продавали в России официально. Наконец этот день пришел.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ
быстро эволюционируют. ЗР испытал десяток последних популярных моделей.

«МАЗДА-3»
нового поколения превзошла во всем предыдущую. Наши испытатели остались довольны машиной.





«РЕНО-ДАСТЕР»
в полноприводном исполнении – теперь не только с ручной коробкой, но и с автоматом.

ПОПРАВКА: В ЗР, 2013, № 12, в статье «Зарядку проводит автомат» на с. 133 перепутано фото устройства «СОРОКИН» 12.94. Публикуем изображение прибора, приносим извинения производителю и читателям.

